A. hydr. 461 Cohn

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

263 F

Untersuchungen

über die

Englische Eisenbahnpolitik.

Von

Dr. Gustav Cohn.

Zweiter Band.

Zur Beurtheilung der Englischen Eisenbahnpolitik.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1875.

Zur Beurtheilung

der

Englischen Eisenbahnpolitik.

Von

Dr. Gustav Cohn.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1875.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Das Recht der Uebersetzung wie alle anderen Rechte vorbehalten.

Die Verlagshandlung.

Vorwort.

Wenn der Nestor der deutschen Staatswissenschaft Recht hat, dass wiederholte und lange Vorreden in der Regel Beweise von Geschmacklosigkeit und Eitelkeit seien: so darf ich mir vielleicht die Noth, dass ich hier wenig zu sagen habe, zur Tugend anrechnen.

Die viele Freundlichkeit, welche dem ersten Theile dieser Untersuchungen von sehr verschiedenen Seiten widerfahren ist, hat mir die Arbeit an dem zweiten Theile doppelt lieb gemacht. Es bedurfte eines gesteigerten Eifers für denselben, da der Stoff gross, die Arbeitskraft beschränkt, vor allem aber die Vielfältigkeit der ineinander laufenden technischen, privatökonomischen, juristischen und volkswirthschaftlichen Gegenstände oft wie ein schwer entwirrbares Gestrüppe im Wege lag. Ist es mir nur einigermaassen gelungen, den rohen Stoff zu ordnen, so werde ich zufrieden sein müssen. Dazu kam, dass — wie alle Forschung von wider einander strebenden Trieben bewegt wird, dem Triebe in die Weite und dem in die Tiefe, — so namentlich auch die vorliegende Arbeit, bei den weitgehenden principiellen Anregungen einerseits, der Fülle des empirischen Stoffes andererseits, das Resultat ent-

gegengesetzter Anstösse wurde, welche sich in dem Vorliegenden öfter als billig verrathen werden. Ist in Folge jenes Conflictes nach beiden Seiten hin nicht genug gethan, so mag späterer Arbeit vorbehalten bleiben, dies zu ergänzen. Und habe ich an mancher Stelle den Widerspruch hervorgerufen, so ist es mit dem Wunsche geschehen, dass man mir nachgehe und mich widerlege mit bessern Gründen, als die ich gefunden.

Seit Abschluss des Manuscriptes (Ende Juli) ist das Blaubuch über die Unfälle des Jahres 1873 erschienen — zu spät, um noch benutzt werden zu können. Ebenfalls erst in den letzten Wochen ist eine Reihe von Artikeln zu Tage getreten, in welchen Lorenz von Stein[1]) den ersten Band meiner „Untersuchungen“ besprochen hat; ich hoffe, darauf, insbesondere auf seine Ansichten über die „Selbstverwaltung der Eisenbahnen“, demnächst an anderer Stelle zurückzukommen.

Tübingen, 20. August 1874.

G. Cohn.

[1]) Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie Jahrg. 1874. Nr. 74. 77, 83, 86, 89, 92.

Inhalts-Uebersicht.

Erstes Capitel.

Der englische Staat und die Eisenbahngesellschaften.

1. Rückblick auf die historische Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung. Widerspruch der socialen Machtentfaltung zu dem alten Verwaltungsrechte, begünstigt durch die Eigenthümlichkeit der Eisenbahnunternehmungen S. 1—4. 2. Die Vollmachten des Parlaments. Noch heute stehen folgende Vollmachten fest: erstens die Freiheit zur Zulassung concurrirender Eisenbahnen S. 4—9; zweitens der Vorbehalt der Tarifrevision S. 9—11; drittens der Vorbehalt neuer Gesetze S. 11—13. 3. Die Behörden zur Zulassung neuer Eisenbahnen. Enger Zusammenhang der Parlamentsausschüsse zur Zulassung mit dem gesammten öffentlichen Rechte des Landes S. 13—14; Erläuterung dieses Zusammenhanges S. 14—17; Schattenseiten des Verfahrens S. 17—21; der Irrthum der technischen Verbesserungsvorschläge, die ohne Rücksicht auf den politischen Zusammenhang gemacht werden, und die Machtlosigkeit des Board of Trade als Symptom der Zustände S. 23—28. 4. Die gesetzliche Ermächtigung der Eisenbahngesellschaften. Die Anomalie einer speciellen Concession der gesellschaftsrechtlichen Seite gegenüber dem heutigen englischen Rechte der Actiengesellschaften S. 28—32; die Prüfung der Solidität und die Gründungen S. 32—36; die Verwaltung der Actiengesellschaften S. 36—42; Unwirksamkeit des Einflusses der Gesellschaft auf die Verwaltung S. 42—44.

Zweites Capitel.

Die Leistungen der englischen Eisenbahngesellschaften

1. Die Beseitigung der gesetzlichen Vorstellung von der Eisenbahn durch die Erfahrung. Rückblick auf die historischen Ergebnisse S. 45 bis 47; Widerspruch von Concurrenzprojecten gegen die Erfahrung

S. 47—49. 2. Das englische Eisenbahnnetz. Wechselseitige Missverständnisse französischer und englischer Thatsachen S. 49—51; die politischen Täuschungen in England S. 51—53; der Zustand des englischen Eisenbahnnetzes S. 53—54; Rücksichten wider die unbeschränkte Zulassung neuer Eisenbahnen S. 55—56; die Spurweiten S. 56—61. 3. Das Ineinandergreifen des Verkehrs. Widerspruch zwischen der zweckmässigen Einheit und der gewünschten Concurrenz des Eisenbahnverkehrs S. 61—62; Fortschritte der Centralisation S. 62—66; vergebliche Bemühungen zur gleichzeitigen Erhaltung der Concurrenz S. 66—68; der Versuch der „running powers“ S. 68—71; seine Vergeblichkeit anerkannt, aber Täuschung darüber in Deutschland S. 71—73. 4. Das Clearinghouse. Aufgabe und Einrichtung S. 73—76; die Güterclassen S. 76—77. 5. Der Eisenbahnverkehr. a. Die Unklarkeit der Rechtsverhältnisse. Rechte und Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Verkehr der Privaten S. 77—78; Lückenhaftigkeit und Unsicherheit des bestehenden Rechtes S. 79—80; die Uebermacht der Eisenbahngesellschaften gegenüber den Privaten dadurch verstärkt S. 81—82; insbesondere die Unklarheit der „terminals“ S. 82—84; die Zweckmässigkeit der An- und Abfuhr von der Bahn durch die Eisenbahnverwaltung S. 85—88. b. Die Vereinigung der verschiedenen Leistungen in der Hand der Eisenbahnverwaltungen. Täuschung über die „Trennung von Fahr- und Frachtverkehr“ S. 88—89; in Wirklichkeit Unterwerfung des Speditionsverkehrs unter die Eisenbahnverwaltungen S. 89—92; eigenthümliche Centralisation für den Kohlenverkehr in Beispielen S. 92—97; zweifelhafter Einfluss derselben auf die Kohlenpreise S. 97—101; Statistik der Kohlenzufuhr nach London S. 102—104; weitere Beispiele der Organisation des Kohlenverkehrs S. 105—110; Beschwerden darüber S. 110—112. c. Die Wagenleihe. Auch hier die Zweckmässigkeit zu Gunsten der Vereinigung der Wagenstellung durch die Eisenbahnverwaltung und wider „private waggons“ S. 112 bis 113; die Entwickelung ist in dieser Richtung gegangen, und die Ansichten der verschiedenen Theile sind ihr günstig S. 113—120; d. Der Personenverkehr. Beispiele der Leistungen S. 121—124; Reste der Concurrenz S. 125—127; Anfänge der Beseitigung der Concurrenz der Fahrten S. 127—128; Uebertreibung der bisherigen Erfolge dieser Concurrenz S. 129—130; die Ausnutzung des Wagenraumes S. 130—133; die Bahnhöfe S. 133—134; das Dienstpersonal S. 134—135; Gasthäuser S. 135; Frequenz des Personenverkehrs im Laufe der Zeit S 136—138; Verhältniss der drei Fahrclassen in der Entwickelung S. 138—140; die Ausdehnung der dritten Fahrclasse in den letzten Jahren S. 140 bis 144. e. Der Güterverkehr. Entwickelung des Umfanges S. 145 bis 146; hohe Leistungen in der Promptheit S. 146—147; Unzulänglichkeit der Packetbeförderung und Conflict mit der Postverwaltung S. 147—149. f. Die Beförderung der Briefpost und der Truppen.

Die Post schlechter gestellt als die Privaten S. 150—152; Beschwerden der Vertreter der Postverwaltung S. 152—154; Verdrehung der Gesetze zu Ungunsten der Postverwaltung S. 154—159; hohe Preise S. 159—161; die Schiedsgerichte S. 161—162; wiederholte Reformversuche vergeblich S. 162—164; der Streit über die Packetbeförderung S. 164—168; Herabkommen der rechtmässigen Befugnisse der Postverwaltung S. 168 bis 173; die Militärverwaltung schlechter gestellt als der Privatverkehr S. 173—176; Thatsachen und die Anschauung der Eisenbahnverwaltungen S. 176—178. **6.** Die Sicherheit der Fahrten. **a.** Statistik der Unfälle. Unzulänglichkeit der amtlichen Ausweise S. 179—183; Analyse der Daten S. 183—190; keine Grundlage für allgemeine Folgerungen S. 190—191; Unfälle im Strassenverkehr von London S. 191—192. **b.** Die Sicherheitsvorrichtungen. Relativität der Unfälle je nach dem Zustande und der Art des Verkehrs S. 192—193; die Schnelligkeit der Fahrten S. 193—195; die Bediensteten S. 195—196; Missstände in deren Qualität und der Länge der Arbeitszeit S. 196—203; Zusammenhang der Bedienung und der Vorrichtungen für die Sicherheit S. 203—205; Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehre S. 205—207; das Blocksignalsystem S. 207—210; das Widerstreben gegen Einführung des Blocksystems im Jahre 1870 noch verbreitet S. 210—212; Umschwung seitdem S. 212—214; die Zeugnisse vor dem Ausschusse von 1873 S. 214—219. **c.** Die Staatspolizei. Die Befugnisse des Board of Trade S. 219—220; die öffentliche Meinung als Surrogat S. 221—222; die Ohnmacht der Staatsbehörde S. 223—225; Verhältniss der Inspectoren zu den Eisenbahnverwaltungen S. 225—231; Erfahrungen bei der gesetzlichen Einführung der Communication von Schaffner und Passagieren S. 231—234; die Antworten der Eisenbahnverwaltungen auf das Rundschreiben des Handelsamtes vom 22. November 1873 S. 235—239; Niedersetzung einer königlichen Commission über die Unfälle im Juni 1874 S. 240—241. **d.** Der Schadenersatz. Irrthum der Interessenharmonie S. 241—243; Rechtszustand der Haftpflicht S. 243—248; Klagen der Eisenbahnverwaltungen über denselben S. 248—252; Kritik der Klagen S. 252—254; Klagen über die Juries S. 254—257; Kritik derselben S. 258—259; Näheres über die Ersatzpflicht S. 259—261; Begrenzung der Haftpflicht bei den Arbeiterzügen S. 261—265; keine Haftpflicht für die Eisenbahnbediensteten S. 265—267; die Unfallversicherungs-Gesellschaft S. 267—268; die Haftpflicht für Güter S. 269—270.

Drittes Capitel.

Die Preise der englischen Eisenbahngesellschaften.

1. Die Herstellungskosten. Kritik der Daten S. 271—275. **a.** Die Anlagekosten. Steigerung derselben im Laufe der Jahre S. 276—278; Versuch einer Analyse der Steigerung S. 279—286; Unsicherheit der

Gründe S. 286—288. **b.** Die Betriebskosten. Bestandtheile S. 289; Entwickelung im Laufe der Zeit S. 290—295; die Kohlenpreise S. 295 bis 298; die Steigerung der Betriebskosten in den Jahren 1872 und 1873 S. 299—304. **c.** Die Steuern. Die Beschwerden der Eisenbahnverwaltungen über die Passagiersteuer S. 304—305; Ursprung dieser Steuer und der Conflict darüber S. 306—309; Berechtigung der Steuer S. 310; Agitation zur Abschaffung S. 311—315; Kritik der Beschwerden S. 315 bis 318. **2.** Die Tarifsätze. Zwischen Kosten und Tarifsätzen besteht in concreto kein nachweisbarer Zusammenhang S. 318—320; wirkliche Gesichtspuncte der Prüfung S. 320. **a.** Die Bestimmungsgründe. Die Unklarheit über die „freie Concurrenz" S. 320—322. *α.* Die Concurrenz. *αα.* Die See. Die Küstenschifffahrt S. 322—323; deren Einfluss auf die Tarifsätze S. 323—326; der Sieg der Eisenbahnen S. 327—329; besonders beim Kohlentransport S. 329—330; der Ausschussbericht vom Jahre 1872 S. 331—332; die Herrschaft der Eisenbahngesellschaften über die See S. 332—336; Entwickelung der englischen Rhederei S. 337—342. *ββ.* Die Canäle. Eine Concurrenzfähigkeit nur unter ausnahmsweisen Umständen S. 343—345; mühsame Anstrengungen S. 345—347; die thatsächliche Unterwerfung durch die grössere Capitalmacht S. 347—348; das Beispiel des Bridgewater-Canal S. 348—350; der verschiedene Rechtszustand der Canäle und Flüsse S. 350—351; Verfall der Selbständigkeit S. 351—353; vornehmliches Mittel der Unterwerfung S. 353 bis 355; Ergebniss S. 355—356. *γγ.* Landstrassen. Einzelne Fälle der Concurrenzfähigkeit im Güterverkehr und Personenverkehr für kurze Strecken S. 357—361. *δδ.* Die Eisenbahngesellschaften mit einander. Aeusserungen von Eisenbahnmännern aus neuester Zeit S. 362—363; die Concurrenz in den „facilities" S. 363—366; die temporäre Concurrenz S. 367—368; das Recht des Parlaments zu Concurrenzlinien S. 369—370; Concurrenz und Coalition S. 371—372; die Theorie und die Wirklichkeit S. 372—378; Nothwendigkeit einer Berichtigung der Theorie durch die Thatsachen S. 379—380; die Abstraction der Ausgleichung der Gewinne S. 380—385; nur eine hauptsächliche, nicht die einzige, Art der Coalition ist die Coalition der Eisenbahngesellschaften S. 385—387. *β.* Die Interessenharmonie. Die Motive der Tarifbestimmung S. 387; der Eigennutz als das vorherrschende anerkannt S. 387—392; die „wohlfeilen" Tarifsätze S. 392—394; die Bethätigung des Interesses durch die Eisenbahnverwaltungen S. 394—396; der Trieb zur Machtentfaltung S. 396—398; die gemeinnützigen Regungen S. 398 bis 400. **b.** Die Gleichheit der Tarifsätze. *α.* Die Differentialsätze. Sie sind im Einklange mit dem gesetzlichen Zustande S. 401—402; aber grosse Meinungsverschiedenheiten über ihre Billigkeit. *αα.* Die Klagen. Thatsachen als Gegenstand und Begründung der Beschwerden von Kaufleuten und Gewerbtreibenden, insbesondere aus Liverpool und Hull S. 402—422. *ββ.* Die Rechtfertigung. Die Antworten Cawkwell's

S. 422—426; O'Brien's S. 426—428; Allport's S. 428—431; Zusammenfassung der Rechtfertigungsgründe S. 431: fernere Aussagen für dieselben S. 431—437. *γγ*. Urtheil. Beiderseitiger Egoismus S. 437—438; die Concurrenz S. 438—440; die Entwickelung des Verkehrs S. 440—448; die Verschiedenheit der Kosten S. 448—449; Unklarheit des „equal mileage" S. 449—450; die Vorschläge der Vertreter Liverpools S. 451 bis 452; Unausführbarkeit des Kostenprincips S. 452—453; relative Berechtigung des Bestehenden S. 453—454; im wesentlichen daran festzuhalten S. 454—456; conservative Ansicht Captain Tyler's S. 457—458; die Ansichten der Reports über diese Frage S. 458—459. *β*. Die Sicherung des gesetzlichen Zustandes. Schwierigkeit der Bestimmung einer gesetzlichen „gleichen Behandlung" in der Praxis S. 459—461; die Bevorzugung der grossen Quantitäten S. 461—464; Bestechung S. 464 bis 465; die Unbestimmtheit der „terminals" S. 465—468; die Veröffentlichung der Tarife S. 468—473. **c.** Die Abstufung der Frachtsätze. Das Werthprincip aus dem alten Verwaltungsrecht überkommen S. 474 bis 476; die heutigen Ansichten halten daran fest S. 476; die Klagen gelten den Abweichungen von dem Werthprincipe S. 476—478; Kritik S. 479—481. **d.** Die Höhe der Gütertarifsätze. Vorherrschen des Güterverkehrs S. 481—482; der Zusammenhang zwischen Ursachen und Folgen verwickelt S. 482—483; Erfahrungen an der North Eastern S. 483—484; Vorsicht bei Tarifänderungen S. 484—486; Ermässigung der Frachtsätze S. 486—487; besonders im Vergleiche mit den alten Canalfrachtsätzen S. 487—488; Thatsachen S. 488—490; die Kohlenfrachten S. 490—495; geltende Frachtsätze des Jahres 1865 S. 495—497; Verhältniss der Maxima S. 497—498; Entwickelung der Tarife im Laufe der Jahrzehnte S. 498—500. **e.** Die Höhe der Personentarifsätze. Die Erniedrigung der Fahrsätze S. 500—501; Zeugnisse über die Angemessenheit einer Erniedrigung S. 501—507; die Erfahrung mit der neulichen Einführung der allgemeinen dritten Classe S. 507—509; irrige Meinungen über die Höhe der Personentarife S. 509—510; wirkliche Ermässigung S. 510—513; die Entwickelung der Fahrgeschwindigkeit S. 513—515; die Entwickelung des Personenverkehrs in der dritten Classe S. 515—517; Irrthum über die Ursachen der Tarifhöhe S. 517 bis 519; die Arbeiterzüge S. 519—524; die Veröffentlichung der Fahrsätze S. 524—525. **f.** Die Tarifreformprojecte. Seltenheit dieser Projecte in England S. 525—526; Galt's Project S. 526—528; Kritik desselben S. 529—533; die richtige Intention bei Galt S. 534—535; die Reform im Staatsbahnsystem S. 535—538; Brandon's Project S. 538—539; Kritik desselben S. 539—541. **g.** Die Tarife und der Staat. Gesetzlicher Zustand S. 541; Schwäche der Ausführung S. 542; Kritik des Ausschussberichtes von 1872 S. 542—548; der entscheidende Punct S. 548 bis 552; die practische Unausführbarkeit der gesetzlichen Revisionsclauseln S. 552—553; die analoge Bestimmung im preussischen Eisen-

bahngesetze S. 553—555; Kritik ihrer Auslegung S. 555—559. **3.** Die Reinerträge Die Dividenden der Canalgesellschaften bei dem Aufkommen der Eisenbahnen S. 560—561; Dividenden der Eisenbahngesellschaften in früherer Zeit S. 561—562; die Speculations-Epoche von 1844 bis 1846 S. 562—563; die Missstände der folgenden Jahre S. 564—566; langsame Besserung S. 566—569; die Ansichten im Jahre 1853 S. 569—570; die Erträge und Curse in den Jahren 1855 bis 1864 S. 571—573; Aufschwung in den letzten 10 Jahren S. 573—577; heutige Stellung und Rückblick S. 577—578.

Nachtrag zum dritten Capitel. Die Ausweise über den Verkehr des Jahres 1873 S. 579—581.

Viertes Capitel.

Die Eisenbahngesellschaften und der englische Staat.

1. Die Nothwendigkeit der Concentration. Zusammenfassung S. 582—583; indirecte Beweise S. 583—584; England als directer Beweis S. 584—585; Gründe S. 585—587; die Unentschlossenheit der Politik S. 587—588; unabhängige Stimmen S. 589; Chadwick's Ansicht S. 589—592. **2.** Die Gefahren des heutigen Zustandes. Art dieser Gefahren S. 592—593; der öffentliche Charakter der Eisenbahngesellschaften durch die Gesetzgebung ausgesprochen S. 593—594; das Monopol durch die Thatsachen über die gesetzliche Vorstellung hinaus entwickelt S. 594—596; die Herrschaft der Eisenbahnverwaltungen über den Verkehr des Landes S. 597—599; die Gefahr für den Rechtsstaat S. 599 bis 600; Verkümmerung des Privatrechts S. 600; des Rechts der Staatsanstalten S. 601—602; des Steuerrechts S. 602—603; des Aufsichtsrechts der Regierung S. 603—605; die politische Reform eine Nothwendigkeit S. 605—607; die öffentliche Meinung S. 607—609. **3.** Das Problem der Staatsbahnen. Enger Zusammenhang des Problems mit der Reform des bestehenden Verfassungs- und Verwaltungsrechts S. 609—610; Irrthum der Staatsbahnprojecte S. 610—611; die Möglichkeit englischer Staatsbahnen seit lange anerkannt S. 611—612; heutige Stimmen besonders Captain Tyler's S. 612—614; Allport's Entgegnung S. 614; Jevons S. 615; Kritik S. 615—617; der finanzielle Gesichtspunct S. 617—620; gegenwärtig keine Aussichten für die Reform S. 620—622. **4.** Schluss. Ansicht von der heutigen Aufgabe der Wissenschaft S. 622—624.

Anhang.

Beilage **A.** Betriebsausweise der vier Halbjahre 1872 und 1873 S. 627—634. Beilage **B.** Ausfuhr und Einfuhr der einzelnen Häfen von Grossbritannien und Irland im Jahre 1872 S. 635—637. Beilage **C.** Dividenden des Actiencapitals der 14 grössten englischen Eisenbahngesellschaften in den Jahren 1863—1872 S. 638—641. Beilage **D.** Monthly price list über die Actien etc. S. 642—646.

Erstes Capitel.

Der englische Staat und die Eisenbahngesellschaften.

1. In der Betrachtung der englischen Eisenbahngesetzgebung haben wir vornehmlich Folgendes uns vergegenwärtigt.

Die englische Eisenbahngesetzgebung ist im Princip wie in der Form enge verknüpft mit der älteren Wegegesetzgebung des Landes, welche an Commissionen oder Privat-Unternehmer Rechte zum Bau und zur Erhaltung von Land- und Wasserstrassen ertheilt und ihnen dafür die im öffentlichen Interesse nöthig erscheinenden Verpflichtungen auferlegt. Die Ausführung dieses Grundsatzes ist freilich mehr oder minder unvollkommen; der Grundsatz selber aber bleibt in der Gesetzgebung bestehen und zieht sich durch alle zur Anlage von Eisenbahnen ertheilten Vollmachten bis auf die Gegenwart hindurch.

Im Widerspruche mit diesem Grundsatze gelingt es dem Einflusse der emporwachsenden Eisenbahngesellschaften auf den Staat, die Ansprüche socialer Selbstherrlichkeit auf schrankenlosen Erwerb bis zu einem gewissen Grade durchzusetzen. Begünstigt wird dieses Bestreben durch die Wandlung der englischen Verfassung, welche mit der Reformbill vom Jahre 1832 das Geld-Capital in das Parlament führt und den entscheidenden Staatswillen vollends in das Unterhaus verlegt. Während nicht zu verkennen ist, dass in dieser Epoche manche Vorzüge des politischen Lebens sich breit entfaltet haben, um welche man England mit dem meisten

Grunde beneiden darf, — Freiheit des öffentlichen Wortes in Presse, Versammlung, Verein, — in Wechselwirkung hiermit Anstand und Zucht im Gebrauche dieser Freiheit, — Besonnenheit in der Verfolgung politischer Ziele — und zwar diese Eigenschaften mehr und mehr ausgebreitet über die Gesammtheit des Volks; während es kaum zweifelhaft ist, dass durch diese Fortschritte ein ansehnliches Gegengewicht zum Schutze des Gesammtwohls gegen die Selbstsucht der herrschenden Classen errungen ist[1]: so wird doch die Gefahr jener Wandlung für das englische Verfassungsleben selbst von solchen Stimmen anerkannt, welche die Reform von 1832 lebhaft begünstigt haben und die darauf folgenden Zustände des englischen Staats keineswegs düster anzusehen geneigt sind. Die Zeit mag fern sein, wo sich vollzieht, worauf Edmund Burke in seinen Betrachtungen über die französische Revolution warnend deutete: „die Macht des Hauses der Gemeinen, mittelbar oder unmittelbar, ist in der That gross, und lange mag es im Stande sein, diese Grösse in ihrer Fülle zu bewahren, sowie den Geist, welcher zur wahren Grösse gehört; aber nur so lange wird ihm dies gelingen, als es die Gesetzesbrecher in Indien nicht die Gesetzgeber für England werden lässt“[2]. Indessen nicht bloss der verstorbene Führer der Conservativen klagt über die ohnmächtige Abhängigkeit der Diener der Krone von der schwankenden Majorität des Unterhauses[3], sondern auch liberale Whigs bekennen, der

[1]) agitations (like that for the shorttime bill) if justified in their origin and wisely conducted, having once passed a certain point, carry everything before them: a certain amount of conviction operated on by the press and from the platform, at last blazes up into an enthusiasm which puts opposition out of the question. Ludlow and Jones, Progress of the Working class p. 120.

[2]) as long as it can keep the breakers of law in India from becoming the makers of law for England. Reflections on the Revolution in France (London 1790) p. 66.

[3]) Rede Lord Derby's im Hause der Lords am 8. Februar 1855, bei Earl Grey, Parliamentary Government considered with reference to a reform of Parliament (London 1858) p. 89 f.

gemeinsame Erfolg der Parlamentsreform und der volkswirthschaftlichen Reformen der neueren Zeit hätte die Macht der Krone so herabgedrückt, dass man mit gutem Grunde annehmen dürfe, der Zustand der Dinge, welcher im Jahre 1780 Dunning's berühmte Resolution gegen die Zunahme der königlichen Macht rechtfertigte, sei jetzt ins Gegentheil verkehrt, und das Gleichgewicht der Verfassung schwebe in nicht geringer Gefahr in Folge der zu starken Verminderung des früheren Einflusses der Diener der Krone im Parlament[1]).

Begünstigt wird das Bestreben der Eisenbahngesellschaften auf Losreissung von der staatlichen Disciplin aber auch von wirthschaftlicher Seite her durch das Wesen der Eisenbahnunternehmungen selber, welches, ein gesteigerter Typus des neuzeitigen Erwerbslebens, vermöge eigenthümlicher Bedingungen die Concentration ungeheurer Capitalmassen befördert. Vor einem halben Jahrhundert im Kampfe gegen die Monopole reicher Canalgesellschaften beginnend, erwerben die Eisenbahngesellschaften in schneller Entwickelung selbst Monopole, die sich riesengross über jene anderen und über alles bisher Gekannte erheben. Von jeder Seite angesehen, erweist sich bei den Eisenbahnen das Princip der „freien Concurrenz" in langer Erfahrung als eine Täuschung; und so ziemlich alle Theile in England haben sich von dieser Täuschung seit einem Menschenalter befreit, während anderswo noch am heutigen Tage eine wundersame Scholastik beschliesst, es **muss** die freie Concurrenz in das Eisenbahnwesen eingeführt werden, oder wohl gar, es müssen im Interesse dieser Concurrenz die Schienenwege ganz abgeschafft werden[2]).

Solches waren die entscheidenden Punkte, welche sich uns in der Entwickelung der englischen Eisenbahngesetzgebung aufgedrängt haben. Während dort der Fortgang der Ereignisse vorwärts trieb und ein Verweilen bei einzelnen Gegenständen nicht gestattete, soll es jetzt meine Aufgabe sein, zur

[1]) Earl Grey, Parl. Government p. 98.

[2]) Bericht über die Verhandlungen des 14. Congresses deutscher Volkswirthe in Wien am 11.—14. August 1873, S. 84.

Beurtheilung der hauptsächlich in Betracht kommenden Fragen der englischen Eisenbahnpolitik einen Beitrag zu liefern.

2. Nach allen Niederlagen, welche das Parlament im Kampfe mit den Eisenbahngesellschaften erlitten hat, stehen dennoch heute, wie vor funfzig Jahren, die Vollmachten des Parlaments gegenüber diesen seinen Geschöpfen fest. Es sind folgende. Erstens hat das Parlament zu jeder Zeit und ohne jede Ausnahme sich die volle Freiheit zur Gewährung von concurrirenden Eisenbahnlinien bewahrt. Zweitens ist der bei den Turnpike-acts geltende Grundsatz einer periodischen Erneuerung der Vollmachten nach 21 Jahren behufs Revision der Bedingungen im öffentlichen Interesse, der zwar bei den Canal-acts verloren gegangen war, dadurch wiederaufgenommen worden, dass in jede der Eisenbahn-Acts seit dem Jahre 1845, und theilweise schon früher, der ausdrückliche Vorbehalt einer Tarifrevision gesetzt worden ist. Drittens ist zugleich mit diesem Vorbehalte der andere Vorbehalt neuer, die ertheilten Vollmachten einschränkender Gesetze ausgesprochen worden, um gegenüber der, alle staatlichen Ansprüche in Frage stellenden, socialen Autonomie das Selbstverständliche auch handgreiflich zu machen. Viertens ist durch das Gesetz vom Jahre 1844 das Recht des Staates ausgesprochen worden, jede Eisenbahn nach Verlauf von 21 Jahren unter gewissen Bedingungen an sich zu bringen; jedoch sind die Bedingungen und namentlich die Bestimmung, dass zu einem Vorgehen im Sinne dieses Gesetzes ein neues Gesetz erforderlich sein soll, so erschwerend für irgend eine praktische Bethätigung, dass gerade dieses anscheinend bedeutendste Gesetz die nichtigste Schranke ist, welche der englische Staat gegen die Eisenbahngesellschaften aufgerichtet hat. Auch ist das nicht von ungefähr so gekommen: denn während jene andern Vollmachten das stumme Erbe eines ehrwürdigen Staatswesens sind, ist das Gesetz vom Jahre 1844 das Ergebniss des unrühmlichen Sieges einer neuen Classe über den alten Staat.

Was erstens die Freiheit des Parlaments anlangt, eine concurrirende Eisenbahnlinie neben einer andern, bereits zu-

gelassenen zu gewähren, so ist dieselbe nicht allein von Niemand weder früher noch später ernsthaft angezweifelt worden, sondern es ist auch fortdauernd, zu verschiedenen Zeiten in verschiedenem Umfange, davon Gebrauch gemacht worden. Die Folge ist gewesen, dass bis etwa an die neueste Zeit heran den englischen Eisenbahngesellschaften unter dem Damoklesschwert neuer Concurrenz niemals hat recht wohl werden können, wenigstens nicht eben so wohl als in manchen andern Ländern, wie wir das unten näher sehen werden. — Wir entsinnen uns jener Aussagen in der Untersuchung des Unterhaus-Ausschusses vom Jahre 1844 [1]), in welchen sämmtliche Zeugen, Directoren und Verwaltungsräthe von Eisenbahnen, nicht das Recht des Parlaments zur Gewährung der vorliegenden Concurrenzlinien, sondern nur die ökonomische Zweckmässigkeit einer solchen Gewährung bestreiten; selbst der am meisten anspruchsvolle, aber noch mehr confuse Zeuge verlangt die Ausschliessung der Concurrenz nur als seinen eigenen Wunsch, während er zu gleicher Zeit anerkennt, sobald das gemeine Beste eine neue Bahn verlange, werde die Allmacht des Parlaments diese Bahn auch durchsetzen [2]). Derselbe Gedanke ist es, welcher vor der Untersuchung des Unterhaus-Comitee's vom Jahre 1853 über das Princip der Verschmelzungen in den Aussagen hervortritt. Es handelte sich bei dieser Untersuchung bekanntlich um die Maassregeln, welche das Parlament zum Schutze der öffentlichen Wohlfahrt gegen die überhandnehmenden Vereinigungen von grossen Eisenbahncomplexen ergreifen könne; die Eisenbahngesellschaften andererseits befanden sich damals, hauptsächlich durch die in der hochgehenden Speculation von 1844 bis 1846 zugelassene ausgedehnte Concurrenz wider einander, in einer relativ gedrückten Lage. Während der Curswerth der Antheile der 23 hauptsächlichen Eisenbahnen Englands im Jahre 1845 für ein eingezahltes Capital von kaum 38 Mill. £ volle 60 Mill. £ betragen hatte, das heisst, im Durchschnitt

[1]) Band I. S. 116—124.
[2]) ibid.. S. 122.

gegen 159 für Hundert: war derselbe im Jahre 1853 für das damalige Gesammt-Actiencapital derselben 23 Gesellschaften in Höhe von 92½ Mill. £ auf 78½ Mill. £ gesunken, das heisst, auf durchschnittlich 85 für Hundert. Der Curswerth war also nahezu auf die Hälfte herabgegangen [1]). Auch bei den grössten Eisenbahngesellschaften zeigte sich dieser Rückgang. Die Antheile der London and North Western hatten im Jahre 1845 für eingezahlte 12½ Mill. £ einen Marktwerth von 22⅔ Mill. £ gehabt, der Curs war also 181 für Hundert gewesen; im Jahre 1853 war der Werth des damaligen Antheilcapitals von 20 Mill. £ auf 24 Mill. £ gesunken, oder auf 120 für das Hundert. Das Antheil-Capital der Midland hatte im Jahre 1845 für eingezahlte 5⅙ Mill. £ einen Marktwerth von 5⅔ Mill. £ gehabt; im Jahre 1853 war das damalige Capital von 9⅛ Mill £ nur 6⁶⁄₇ Mill. £ werth oder kaum 75 für Hundert. Die Great Western vollends hatte im Jahre 1845 ein Actiencapital von 4 Mill. £ im Curse von 9 Mill. d. h. von 250 für das Hundert gehabt; aber 1853 stand ihr Capital von 8⅙ Mill. auf 7½ Mill. oder kaum 92 für Hundert [2]).

Unter dem Drucke solcher Erfahrungen waren die Eisenbahngesellschaften geneigt, für die Sicherheit gegen neue Concurrenz ihrerseits ansehnliche Concessionen an den Staat zu machen. Eine Anzahl von Eisenbahnmännern, darunter namentlich der einst im Handelsamte thätige, uns aus der Untersuchung von 1844 bekannte Laing, welcher bald darauf „praktischer" Eisenbahnmann geworden und jetzt Vorsitzender des Verwaltungsrathes der London and Brighton war, ferner Robert Stephenson, sowie die Mehrzahl der andern Vertreter der grossen Eisenbahnen vor dem Ausschusse von 1853, erneuerten dringlicher und eingehender den Gedanken von 1844: das Parlament solle feste Districte

[1]) Fifth Report of Sel. Committee on Railway and Canal Bills 1853 Appendix p. 237, wo eine sehr lehrreiche Uebersicht nebst mehreren andern damit zusammenhängenden Tabellen mitgetheilt ist.

[2]) Vgl. den angeführten Appendix p. 237.

je für bestimmte Gesellschaften abgrenzen und für das niemals zu verkümmernde Monopol der Gesellschaft in ihrem District von dieser das Zugeständniss gemeinnütziger Bedingungen und einer starken staatlichen Controle über deren Ausführung eintauschen. Die Verwirklichung dieses Vorschlages scheiterte aber von Anfang an, ja in dem Augenblicke, da er geäussert wurde, an dem Zweifel der Zeugen sowie der verhörenden Ausschussmitglieder, ob wohl das Parlament jemals sich in dieser Weise für alle Zukunft binden könne. In einzelnen Aussagen tritt das mit besonderer Deutlichkeit hervor. Es wäre schon recht, sagt der Vorsitzende der Edinburgh and Glasgow, wenn uns das Parlament die Zusage der absoluten Ausschliessung einer neuen Linie machen könnte: aber ich halte es für unmöglich, dass solche Zusage gemacht werde, und ich würde ihr jedenfalls niemals trauen [1]). Der Anwalt der Great Northern sagt: das ist unmöglich; nach meiner Ueberzeugung kann uns das Parlament sein Wort nicht verpfänden zur Bürgschaft gegen eine künftige Concurrenzlinie, und es wäre jedenfalls ganz unrathsam, dies Wort zu acceptiren [2]). Der Vorsitzende der South Eastern, welcher sich lebhaft beklagt über die ewige Unruhe, in welcher seine Gesellschaft wegen des unablässigen Kampfes gegen Concurrenzprojecte seit ihrem Entstehen im Jahre 1836 sich befunden habe, betheuert auf die Frage, ob er denn das Recht neuer Concurrenzlinien bestreite, dass ihm solche Meinung ganz und gar fern liege [3]).

In der sich durch zwei Jahre hinziehenden Untersuchung der königlichen Commission von 1865 bis 1867 wird das Recht des Parlaments auf Zulassung von Concurrenzlinien erneut anerkannt.

Mit Staunen hört das sich sonst durch seine manchesterlichen Fragen auszeichnende Mitglied der Commission, Lord

[1]) Evid. 1853 qu. 2705.

[2]) Evid. 1853 qu. 3501.

[3]) Cardwell, chairman, question: . . . other parties under no circumstances are to have a competing line for the public interest? — Not by any manner of means. J offer no such opinion. qu. 4052.

Stanley (der jetzige Graf Derby) aus dem Munde des vorgeladenen Mr. Mulvaney, dass durch eine ausdrückliche Bestimmung im preussischen Eisenbahngesetze Concurrenzlinien ausgeschlossen sind [1]). Auf die Frage Roebuck's, ob in England irgend ein ausgesprochenes oder stillschweigendes Uebereinkommen bestände, wodurch der Staat in irgend einer Weise sich hinsichtlich neuer Concurrenzlinien die Hände gebunden habe, erwiedert ein anderer Zeuge: nicht im mindesten; wie grosse Irrthümer auch die Gesetzgebung in früheren Zeiten begangen haben mag, so hat sie doch zu jeder Zeit Sorge dafür getragen, dass man deutlich wisse, das Parlament behalte die vollkommene Freiheit, jede beliebige concurrirende Eisenbahn zuzulassen, die ihm gut scheint [2]). Der Vertreter des General-Postamts vor dem Ausschusse, Fred. Hill, klagt über den ausschweifenden Missbrauch, welchen das Parlament beständig mit diesem Rechte getrieben habe [3]). In einem andern Verhöre wird beiderseitig anerkannt, dass niemals das Parlament ein Monopol für eine Eisenbahngesellschaft gewähre, sondern nur aus der Natur der wirthschaftlichen Bedingungen sich ein Monopol thatsächlich entwickle [4]). Der erste Director der London and North Western, Cawkwell, welcher als Folge der fortdauernden Concurrenz die Thatsache bezeichnet, dass die Dividende seiner Eisenbahn während des Jahrzehnts von 1855/65 im Durchschnitte kaum fünf Procent betragen habe, — erkennt die Nothwendigkeit an, dass das Parlament, wie es bisher die Politik der Zulassung von Concurrenzlinien befolgt habe, so auch ferner daran festhalte, indem er das Recht dazu als ein selbstverständliches betrachtet [5]). Ein Anderer, der namhafte Eisenbahn-Ingenieur John Hawkshaw, behauptet, das Parlament habe so ziemlich alle Eisenbahnen zugelassen, welche um Vollmachten nachgesucht haben, und das sei die

[1]) Evid. Royal Commission 1865—1866 qu. 1151—55.
[2]) Evid. qu. 7401—14, besonders qu. 7409.
[3]) Evid. qu. 8172—77.
[4]) qu. 10780—94.
[5]) qu. 11671—76.

fortdauernde Praxis[1]); er sieht darin allein den besten Schutz für das öffentliche Interesse[2]). Die gleiche Politik befolgt man in Canada; das Parlament dieser Colonie kann jederzeit eine concurrirende Bahn zulassen, wie der Director der Grand-Trunk-Eisenbahn bestätigt[3]). —

Zweitens, neben der Freiheit, jederzeit Concurrenzbahnen zu gestatten, ist der Vorbehalt einer Tarifrevision in die Private-Acts der Eisenbahngesellschaften constant, und zwar seit dem Jahre 1845 in Folge eines Parlamentsbeschlusses[4]) als Standing Order, hineingesetzt worden. Dieselbe lautet[5]): „Nichts in dieser Acte soll befreien von irgend einer künftigen Revision der Maxima durch das Parlament."

Es ist im Angesichte dieser ausdrücklichen Clausel ganz unverständig, wenn einer der königlichen Commissioners in dem Verhöre der königlichen Commission vom Jahre 1865 dem Verlangen des vorgeladenen Vertreters der Liverpooler Handelskammer auf Herabsetzung der Tarifmaxima die Frage entgegenstellt, ob das Parlament dies wohl thun könnte, ohne sein Wort zu brechen, und ob damit nicht ein Vertrag, den das Parlament mit den Eisenbahngesellschaften geschlossen habe, verletzt werden würde[6]). Solche Fragen im Munde eines mit solchem Amte betrauten Staatsmannes beweisen nichts gegen das geltende Recht, sondern beweisen leider nur die Unkenntniss dieses Rechts an einer Stelle, wo man das am wenigsten erwarten dürfte, und beweisen leider ferner, dass die Gedächtnissschwäche englischer Staatsmänner sich heutzutage gerade auf solche Gesetzesbestimmungen mit Vorliebe erstreckt, welche die Würde der Staatsgewalt gegenüber der industriellen Weltanschauung in allen Parteien, conservativen wie liberalen, sicherzustellen haben. Einem andern Zeugen gegenüber, welcher in einem bei der Commission eingereichten Memorandum

[1]) qu. 14409—23.
[2]) qu. 14648—51.
[3]) qu. 5448—9.
[4]) S. Band I, S. 208.
[5]) Nr. 164: Standing Orders of the House of Commons 1871.
[6]) Lord Stanley, Evid. qu. 208—10.

behauptet, seit 1859 sei die obige Clausel in alle Eisenbahn-Acts gesetzt worden, wirft Sir Rowland Hill, Mitglied der königlichen Commission, ungläubige Bedenken auf, ob das wohl richtig sei, — bis der Gefragte ihm zuletzt die Urkunden vorlegt und ihn überzeugt[1]).

Diese allgemeine Clausel ist in wiederholten Fällen durch eine specielle Revisionsclausel verschärft worden, welche bei Erreichung einer gewissen Höhe der Dividende eine amtliche Herabsetzung der gewährten Tarifmaxima vorschreibt. Wir kennen die Clausel aus der Acte der Liverpool-Manchester-Eisenbahn vom Jahre 1826, welche bei 10 Procent Dividende eine solche Revision vorschrieb[2]). Eine ähnliche Clausel fehlte in den folgenden Eisenbahn-Acts; aber sie ist, und zwar wesentlich einschränkender als jene, in der neuesten Zeit wiedergekehrt. So ist bei der Zulassung der Verschmelzung der East Lancashire mit der Lancashire and Yorkshire 1859 in die Concessionsacte die specielle Clausel gesetzt worden, dass, wenn der vertheilte Gewinn drei Jahre lang im Durchschnitt acht Procent — natürlich immer vom Actien-Capital — überschreiten sollte, das Board of Trade neue Maxima feststellen soll, welche den Gewinn auf acht Procent reduciren. Ferner ist bei der Verschmelzung der West Midland und der South Wales mit der Great Western im Jahre 1863 der specielle Vorbehalt gemacht worden, dass, wenn die Dividende im dreijährigen Durchschnitte sechs Procent überschreite, eine eben solche Revision durch das Board of Trade vorgenommen werden soll. Und ähnlich in einigen andern Fällen[3]).

Ein eingefordertes Gutachten des Board of Trade vom Jahre 1866 bestätigt, dass es keine einzige Eisenbahngesellschaft giebt, welche, selbst nach dem Wortlaute ihrer Vollmachten, Freiheit von der allgemeinen Revision der Tarifmaxima beanspruchen dürfe, da jede Gesellschaft seit dem

[1]) Evid. qu. 9493—9500, qu. 9532—48.

[2]) Bd. I, S. 35.

[3]) Vgl. das Schreiben des Handelsamtes an den Secretär der königlichen Commission, 6. Januar 1866, Appendix to Evid. Royal Commission, vol. I, p. 183—4.

Jahre 1845, wenigstens für den grössten Theil ihrer Linien, Vollmachten empfangen habe[1]).

Drittens ist durch dieselbe Clausel vom Jahre 1845, welche die Tarifrevision vorbehält, auch der Erlass irgend eines zukünftigen Gesetzes für die Eisenbahngesellschaften vorbehalten worden. Vor dem Jahre 1845 scheint dies nicht consequent geschehen zu sein, wie aus dem damals gefassten Beschlusse[2]) hervorgeht, wogegen der für die formelle Behandlung der Eisenbahn-Acts als erste Autorität geltende Lord Redesdale im Hause der Lords am 19. November 1852 behauptete[3]), bereits seit 13 Jahren stünde in allen Eisenbahn-Acts die Clausel, dass die zugelassene Eisenbahngesellschaft der Wirksamkeit jedes in Zukunft zu erlassenden allgemeinen Eisenbahngesetzes unterworfen sein solle[4]). Die Eisenbahndirectoren wissen dies nicht allein, wie natürlich, sondern erkennen auch bereitwillig diese Vollmacht des Parlaments als zu Recht bestehend an[5]).

Dass man indessen für nöthig befunden hat, solche Vollmacht in unzweideutigen Worten in jede Eisenbahnconcession zu setzen, ist dem Wesen nach mehr ein Zeichen der Schwäche des lebendigen Rechtes in der Hand des heutigen Parlaments, als seiner Stärke. Die traditionelle Ueberzeugung des englischen Volkes sieht in dem Parlamente den Träger der höchsten Machtvollkommenheit, welcher in jedem Augenblicke seinen souveränen Willen für das gemeine Wohl an jedem Puncte und gegenüber jedem Privatrechte einzusetzen berufen und befähigt ist. Folgt es denn, ruft ein Zeuge vor der königlichen Commission im Jahre 1865, aus, dass eine Einrichtung, welche im Jahre 1830 vom Parlamente getroffen ist, für ewige Zeiten dauern soll? Ist irgend eine Acte des

[1]) a. a. O. p. 184.

[2]) Bd. I, S. 208.

[3]) Gemäss dem am 26. April 1839 gefassten Parlamentsbeschlusse. S. Bd. I, S. 71—72.

[4]) Cit. in Evid. 1853 Rowland Hill qu. 4431.

[5]) Evid. Committee on Amalgamation 1872 qu. 551—3 (Allport), qu. 196—8 (Cawkwell).

Parlaments in solchem Sinne gewährt? Hat nicht das Parlament zu jeder Zeit die Macht, einzuschreiten, um darauf zu sehen, dass die Billigkeit der einstigen Anordnung gewahrt werde in Anpassung an die veränderten Zeitumstände? Jedermann, welcher eine Acte vom Parlament erlangt, erwirbt dies sein Eigenthum unterthan dem Willen des Parlaments[1]). Das Parlament hat gewisse Vollmachten für diese Gesellschaften geschaffen und an sie verliehen und ist gebunden, Sorge dafür zu tragen, dass sie in billiger Weise ausgeübt werden, sagt der Präsident der Handelskammer von Liverpool vor dem Parlaments-Ausschusse von 1872[2]). Selbst Sir Robert Peel, in welchem jenes eigenthümliche Gemisch von altenglischer Tradition mit den Grundsätzen der Baumwollenindustrie typisch geworden ist, das seitdem uns immer häufiger unter seinen Nachfolgern begegnet, selbst Peel hat in jenen erregten Unterhausdebatten vom Jahre 1844[3]), in denen er so arge Schwäche gegen das Railway-Interest bewies, mit ganzer Entschiedenheit das Princip der Revision der Vollmachten, nicht trotz, sondern gerade wegen der nothwendigen Ermächtigung des Parlaments, die zu einem Unternehmen wie die Eisenbahnen erforderlich ist, in Anknüpfung an die Präcedenzfälle der ostindischen Compagnie und der Bank von England hervorgekehrt.

Das Gesetz vom Jahre 1844 war in seinem Haupttheile allerdings nichts weiter als eine theoretische Ausführung jenes alten Gedankens der Revision nach Ablauf von 21 Jahren[4]). Dasselbe ist uns aus dem ersten Theile zur Genüge bekannt, und wir haben seine Bedeutung schon damals gewürdigt[5]). Dass man auch heutigen Tages noch, wenn nur die entgegenstehende sociale Macht nicht zu gross ist, den alten Grundsatz der einundzwanzigjährigen Begrenzung der Vollmachten

[1]) Acquires his property subject to the will of Parliament. John S. Wright, Vice-Präsid. der Handelskammer von Birmingham qu. 664—670.

[2]) Evid. 1872 qu. 1358, vgl. qu. 1165, 1278—9.

[3]) Und schon 1840 in einer Unterhausrede. Bd. I, S. 84.

[4]) Bd. I, S. 164.

[5]) Ibid. S. 165—9.

in wirksame Gestalt bringen kann, das beweist die Acte, welche für den Bau und Betrieb von städtischen Tramways auf Grund eines Parlamentsausschusses im Jahre 1870 erlassen wurde: dieselbe bestimmt, für den Fall, dass nicht die Commune, sondern private Unternehmer eine Tramway bauen, soll nach 21 Jahren die Commune das Recht haben, die Bahn unter angemessenen Bedingungen anzukaufen [1]).

3. In unmittelbarer Anknüpfung an Grundsätze und Formen des überkommenen Verwaltungsrechts für Canal-, Gas-, Docks-Gesellschaften, muss jede Eisenbahngesellschaft ihre Befugnisse bei dem Parlamente, und zwar bei jedem der beiden Häuser vor einem von jedem derselben dazu niedergesetzten Ausschusse, in öffentlicher Verhandlung nachsuchen [2]). Trotz der Versuche zu Reformen in der Behördencompetenz für die Ertheilung dieser Befugnisse ist heute wie vor fünfzig Jahren das Parlament die einzig vollberechtigte und einzig wirksame Instanz. Wenn wir an die Aenderungsversuche, namentlich an jenen entschlossenen Versuch des Earl Dalhousie im Jahre 1845 [3]), dann an die stets wiederholten Ansätze zu ähnlichen Maassregeln zurückdenken und uns die grossen Beschwerden der bestehenden Instanz, welche stets erneute Anregung zu Aenderungen geben, vergegenwärtigen, so müssen wir die Zähigkeit jener unversehrt fortbestehenden Einrichtung mit einem Gefühle aufnehmen, das uns von einem unbedächtigen Urtheile zurückhält.

Die Erfahrung eines halben Jahrhunderts bis auf den heutigen Tag herab hat dargethan, dass ohne eine grosse Verfassungsänderung und ohne eine consequente Handhabung der neuen Verwaltungsvollmachten der Schwerpunkt der Entscheidung über so grosse Vermögensinteressen nicht aus dem Parlamente in eine moderne Regierungsbehörde verlegt werden kann [4]).

[1]) Joint Committee on Tramways (Metropolis) 1872. Evid. qu. 416 bis 427, 1134—36.

[2]) Bd. I, S. 191—199.

[3]) Bd. I, S. 175—213.

[4]) No Committee, in which are vested what are practically absolute powers, would consent to defer its opinion to any general dictum

Eben so wenig, wie das Vertrauen, welches seit Jahrhunderten in die Gerichtshöfe von Westminster gesetzt wird, lässt sich das Vertrauen in die Verwaltungsgerichtsbarkeit der Parlamentsausschüsse durch nüchterne Gesetze, die obenein meist von unbedeutenden und widerstrebenden Routine-Menschen gehandhabt werden, in ein missachtetes Departement der executiven Gewalt verlegen. Dasjenige Volk Europa's, welches jedes Jahrzehnt seine Verfassung ändert, ist in Verwaltung und Gericht conservativ; wie sollte das engliche Volk, welches in den Parlamentsausschüssen für Private-Bills die alten Heiligthümer seiner Verfassung, seiner Verwaltung und seines Gerichtsverfahrens in einander enge verwachsen sieht, sich ohne grosse und durchgreifende Maassregeln dieselben abwendig machen lassen?

Die Beschwerden über das Verfahren der Ausschüsse sind technischer Natur; die ewig sich wiederholenden Reformvorschläge enthalten dem entsprechend lediglich technische Verbesserungen. Aber dies ist gerade die Täuschung, in der man sich bewegt[1]; die technischen Beschwerden sind Niemand zweifelhaft; der Irrthum ist, dass man die Reform nicht als eine politische auffasst. Diese politische Reform aber ist ein dunkles Problem, auf welches auch der hervorragende Historiker des englischen Staatsrechts bisher nur widerspruchsvolle Streiflichter hat fallen lassen, und für welches gar die Engländer selber regelmässig die Antwort schuldig bleiben. Soviel ist gewiss: die stolze Klarheit, mit welcher im Jahre der grossen französischen Revolution Edmund Burke über die englische Verfassung schrieb, ist in dem heutigen England Allen verloren gegangen.

given by another tribunal. Report of the Commissioners, Royal Commission 1867, p. 42.

[1]) Diess muss man auch den Parlamentsausschüssen der früheren Zeit vorwerfen; so noch dem Ausschussberichte von 1853, vgl. Bd. I, S. 273. Gegenwärtig sieht man in diesen Kreisen die Sache nüchterner an oder wohl zu nüchtern. Vgl. Report Royal Commission 1867, p. 42: „the power which Parliament now exercises over railway bills will be maintained“.

Der entscheidende Beweggrund, welcher das Urtheil über die Zulassung einer Eisenbahngesellschaft von einem Tribunal verlangt, welches allgemeines Vertrauen geniesst, liegt in dem Umstande, dass mit seltenen Ausnahmen jedes Gesuch um eine neue Eisenbahnlinie der Opposition entgegenstehender Privatinteressen begegnet[1]); dieser Umstand bewirkt, dass das Verfahren über die Eisenbahnbill ein Process wird, in welchem entgegengesetzte Parteien, die Opposition ihrerseits oft aus verschiedenen Parteien zusammengesetzt, wider einander mit Zeugen, Beweisen und Advocatenkünsten streiten. Namentlich sind es erstens Eisenbahngesellschaften, welche gegen jedes concurrirende Project den Kampf aufnehmen; zweitens (heutzutage selten) Grundeigenthümer, welche mit den aus freier Hand gebotenen Entschädigungen nicht zufrieden sind[2]); drittens Gewerbtreibende und Kaufleute, welche regelmässig corporativ auftreten. Und zwar in gleicher Weise, wenn neue Linien nachgesucht werden, wie wenn es sich um neue Verhältnisse schon bestehender Linien (Verschmelzungen u. dgl.) handelt. Die Möglichkeit, in diesem öffentlichen Verfahren jedes Project zu bekämpfen, ist einerseits ein Schutzmittel für jedes gefährdete Interesse, sofern letzteres stark genug ist, die schweren Opfer einer solchen Opposition zu tragen; andererseits eine Gelegenheit, in extravaganter Weise Privatinteressen zu behaupten oder in chicanöser Weise dem neuen Project Opfer abzugewinnen. Die vornehmlichen Parteien sind heute regelmässig, sei es offen oder durch vorgeschobene Personen verdeckt, die Eisenbahngesellschaften; sehr in zweiter Reihe stehen andere Interessenten, schon darum, weil jeder Tag des Verfahrens vor dem Ausschusse jeder Partei nicht weniger als funfzig Pfund Sterling kostet. Der durch dies Verfahren dem Grundeigenthum gewährte privatrechtliche

[1]) Most of the railways that have been made, have always been made by opposition. Evid. 'Committee on Amalgam. 1872 qu. 2753; ibid. Farrer, Memorandum, Appendix p. 816—19.

[2]) Schon der 5. Report 1853 hebt hervor, dass die Opposition der Grundeigenthümer aufgehört habe, da man nicht mehr, wie einstmals, der Nähe einer Eisenbahn abgeneigt sei; vgl. Bd. I, S. 273.

Schutz gegen Zwangsenteignung ist wegen der Höhe der Kosten in allen denjenigen Fällen ein rein abstracter, wo der Grundeigenthümer selber nicht gross genug ist, um solche Kosten daran setzen zu können. Doch ist es Thatsache, dass in den ersten Zeiten des Eisenbahnbaues, ehe die Grundeigenthümer den Eisenbahnen geneigt waren, oft enorme Summen an dieselben gezahlt worden sind, bloss um ihren Widerstand vor den Ausschüssen abzukaufen.

Neben dem Auftreten als Partei ist den verschiedenen Interessenten das Mittel gegeben, sich bei dem Ausschusse zur Zeugnissablegung zu melden — ein Anerbieten, welches regelmässig von dem Ausschusse angenommen wird. Die meisten Bills werden unter Zuziehung solcher freiwilligen, aber an der Sache interessirten Zeugen verhandelt; namentlich sind dies Gewerbtreibende, die theils ihre Befürchtungen wegen einer neuen Concession an eine Eisenbahngesellschaft, theils ihre Erfahrungen und ihre Klagen über die bisherige Ausübung der bestehenden Vollmachten zur Sprache bringen[1]). Auch an diesem Puncte fliesst privates und öffentliches Recht im Verfahren des Parlaments zusammen; denn in ganz ähnlicher Weise, wie vor den Ausschüssen zum Verfahren über neue Eisenbahnprojecte, treten die Zeugen vor den Ausschüssen zur Untersuchung über die Missstände des Eisenbahnwesens behufs Reform der allgemeinen Gesetze mit ihren Beschwerden hervor. Und gerade darin liegt der Werth dieser Aussagen für das öffentliche Recht, dass man jene Privatinteressen von möglichst verschiedenen Seiten her und möglichst unmittelbar aus dem eigenen Kreise her, jedes naiv für sich, seine Sache vertreten lässt. Das Verfahren über jede wichtigere Vorlage ist daher — gleichwie das Verhör jedes Untersuchungsausschusses — von einer Menge Interessenten umlagert, welche mit Spannung den Gang der Aussagen verfolgen und ihrerseits dann auch selber als Zeugen sich vernehmen lassen.

[1]) Royal Commission 1866. Evid. qu. 13390—94: I believe that no railway bill passes without the traders appearing as witnesses.

Nur ausnahmsweise vereinigen sich die Ausschüsse der beiden Häuser des Parlaments zum gemeinsamen Verfahren über eine Eisenbahnbill; so geschah es bei dem aufsehenerregenden Gesuche um Verschmelzung der London and North Western mit der Lancashire and Yorkshire in den Jahren 1872 und 1873. Regelmässig wird jede Bill von jedem Ausschusse besonders und selbständig erledigt, so dass dies weitläufige Verfahren sich in ziemlich gleicher Weise zweimal abspielt. Das Plenum jedes der beiden Häuser aber giebt, mit seltenen Ausnahmen, stets dem Beschlusse seines Ausschusses stillschweigend die Sanction; eine der seltenen Ausnahmen war die Debatte über die Spurweite im Unterhause 1845[1]).

Ueber die Befähigung der Parlaments-Ausschüsse zur zweckmässigen Entscheidung der Eisenbahngesuche ist im Laufe der Jahre, und zwar am meisten in dem Parlamente selber und seinen Ausschussberichten, vieles Harte gesagt worden. Dass in diesen Ausschüssen nicht selten Männer sitzen, welche ausgezeichnete Kenntnisse vom Eisenbahnwesen haben oder doch darin erwerben, beweist ein aufmerksamer Blick in die Fragestellungen der grossen Untersuchungen, wo denn 1844 Gladstone, 1853 Cardwell, 1865 Ayrton durch Sachkunde und Scharfsinn sich glänzend hervorthun. Dass solche Kräfte nicht die durchschnittlichen sind, versteht sich von selber; aber leider ist es auf der andern Seite eine Thatsache, dass Fälle vorkommen wie der, dass ein Ausschussmitglied nach mehrtägiger Verhandlung über eine Eisenbahnvorlage einen Freund fragte: Was bedeutet denn das Wort „Durchgangssätze“, von denen man da so viel redet[2])?

Was die Integrität der Ausschussmitglieder anlangt, so ist ein bestimmtes Urtheil darüber, wie in verwandten Fällen, sehr schwer. Das Zeugenmaterial dafür ist dürftig. Wir entsinnen uns jenes peinlichen Vorkommnisses aus dem Jahre 1837, welches im Jahre 1845 gelegentlich aufgedeckt wurde[3]).

[1]) Bd. I, S. 208—11.
[2]) Royal Commission 1867. Appendix p. 295.
[3]) Bd. I, S. 214—16.

Dies beweist, dass damals Fälle von Corruption nicht ausgeschlossen waren; aber der Ernst, mit welchem man das vor acht Jahren bereits Geschehene damals aufgriff, lässt doch vermuthen, dass etwas Aehnliches nicht häufig vorgekommen ist. Das Zeugniss eines Oberhausmitgliedes aus neuerer Zeit lautet freilich nicht gerade günstig. „Niemand glaubt, dass in diesem Lande die Annahme einer Parlamentsacte durch Gewinnung der Stimmen der Mitglieder vermittelst irgend einer Summe Geldes erreicht werden könnte. Aber ich fürchte, dass diese Behauptung nur wahr ist, soweit es sich um die allgemeine Gesetzgebung handelt; bei der Durchbringung von Private-Bills, und besonders der Eisenbahn-Bills hat, wie man glaubt, Geld und Geldeswerth grossen Einfluss bei den Mitgliedern beider Häuser des Parlaments ausgeübt. Jch hoffe, dass diese Annahme übertrieben ist; aber ich wage nicht zu bestreiten, dass wenigstens einiger Grund zu dem üblichen Glauben vorhanden ist. Bei der Entscheidung über Private-Bills sind die Mitglieder beider Häuser einer weit geringeren Verantwortlichkeit ausgesetzt, da ihr Verhalten hierbei der Prüfung weniger offenliegt, als bei allgemeinen Gesetzen, und auch die Regierung übt dabei nur eine sehr geringe Controle über sie aus"[1]. Der angeführte Zeuge ist, wie auch aus seinen Worten indirect hervorgeht, nichts weniger als ein düsterer Beurtheiler der heutigen politischen Zustände. — Wie relativ andererseits jede Reform unter diesem apprehensivsten Gesichtspunkte, von politischen Rücksichten ganz abgesehen, betrachtet werden muss, hat das merkwürdige Zusammentreffen gezeigt, wodurch fast in denselben Tagen, während jenes Versuches eines Eisenbahnamtes, unter Lord Dalhousie, der Beamte der neuen Behörde und das Mitglied eines Parlamentsausschusses der Corruption bezichtigt wurden — beide nicht ohne einen starken Schein der Schuld. Gerade an diesem Puncte, wo es sich um eine specifisch sittliche Frage in der Staatsverwaltung handelt, wird man sich am meisten vergegenwärtigen müssen, dass es

[1]) Earl Grey, Reform of Parliament, London 1858, p. 38.

sich bei Reformen im öffentlichen Leben niemals um eine Wandlung aus dem Schwarzen ins Weisse handeln kann, sondern nur etwa um eine etwas hellere Färbung der stets in der Wirklichkeit vorhandenen Mitteldinge zwischen Beidem, oder mit anderen Worten, dass keine neue Veranstaltung das Schlechte gutmachen kann, sondern dass man sich begnügen muss, einen Anstoss zur Besserung zu geben, welche sich langsam, hier wie in allen menschlichen Dingen, vollzieht. Solches sich zu vergegenwärtigen, ist nicht Quietismus, sondern die Folge einer unbefangenen Beobachtung der Wirklichkeit, welche bewahrt vor abstracten Idealen und auffordert zur Selbsterkenntniss.

Den technischen Leistungen der Eisenbahn-Ausschüsse wird, wie sich das in der Entwicklung der englischen Eisenbahngesetzgebung wiederholt bekundet hat, vor Allem das Planlose und Fluctuirende ihrer Entscheidungen vorgeworfen. Die verschiedenen Untersuchungsausschuss-Berichte haben darüber zur Genüge gesprochen. Nicht das Parlament, das selber schon wegen der beständigen Wandlung des Unterhauses nach wenigen Jahren ein ziemlich schwankendes Tribunal ist, sondern je fünf seiner Mitglieder entscheiden je in dem besondern Falle nach ihrem besondern Befinden[1]). Als Delegirte des souveränen Parlaments, das ihre Entscheidung regelmässig als matter of course gutheisst, sind sie selber souverän gegenüber jedem allgemeinen Gesetze, das sie für das zu erlassende Specialgesetz nach ihrem Befinden abändern können. Noch weniger als positive Landesgesetze sind die in den Parlamentsbeschlüssen oder in den Resultaten der Untersuchungen niedergelegten allgemeinen Grundsätze für die Eisenbahngesetzgebung bindend für ihre Entscheidungen. Theils principiell sind auf diese Weise die wirklich erlassenen Private-Acts nach einander und neben einander verschieden ausgefallen; theils ist es die Flüchtigkeit der formellen Leistung, welche Widersprüche und Nachlässigkeiten in den

[1]) Evid. 1853 qu. 1510—12.

einzelnen Paragraphen zur Folge gehabt hat[1]). „Die Anomalien, die Widersprüche und (meine Verehrung für das Parlament hält mich ab, hinzuzufügen) der Unsinn dieser Art von Gesetzgebung würde einen Band füllen“, schreibt ein englischer Jurist an ein Mitglied der königlichen Commission[2]).

Die Standing Orders jedes der beiden Häuser des Parlaments sind eine Art von festen Grundsätzen, welchen in Anknüpfung an alten Parlamentsbrauch, und mit langsamen Verbesserungen auf besondern Beschluss des Hauses, die Private-Bill-Ausschüsse unterworfen sein sollen; sie sind wie eingerammte Pfähle, an welche das schwankende Gutbefinden der verschiedenen Ausschüsse festgebunden ist, und über welche es bisweilen auch stolpert, wenn der die formelle Behandlung der Private-Bills prüfende Chairman of committees sein Amt streng handhabt, wie es seit einer Reihe von Jahren durch Lord Redesdale geschieht. Indessen abgesehen davon, dass jede der Standing Orders zu jeder Zeit durch Beschluss des Hauses beseitigt werden, dass jederzeit eine andere neue beschlossen werden kann, ist auch der Spielraum innerhalb derselben ein so weiter, die in ihnen niedergelegten Bestimmungen sind so vorherrschend formeller Natur, dass wie es die Erfahrung immer wieder bewiesen hat, alle principiellen Entscheidungen durch diese „stehenden Vorschriften“ hindurch in bunter Willkür sich Bahn gemacht haben.

Neben der Klage über die Inconsequenz und Systemlosigkeit der auf diesem Wege zu Stande kommenden Concessionen wird über die ungeheuren Kosten des Verfahrens Beschwerde geführt. Man braucht diesen Missstand nicht so missverständlich zu betrachten, wie nach der Aussage Edw. Chadwick's ein preussischer Beamter, welcher sich den Grund der grossen Kosten nicht anders vorstellen konnte, denn als „eine Schererei mit zwei Pöbelhaufen, von denen man die

[1]) Evid. Royal Commission 1865—66, qu. 10,060, qu. 14846—65, qu. 17179—89.

[2]) Appendix, Letter on Railway legislation etc. from Mr. Buller to Capt. Galton p. 294.

Hälfte bestechen müsse"[1]). Aber die Vergeudung von Geld in diesem Verfahren[2]), theils zum Angriff, theils zur Abwehr, welches, wie wir aus früheren Mittheilungen wissen, vornehmlich den Private-Bill-Agents, sehr in zweiter Reihe erst dem Parlamente zufliesst, ist um nichts weniger ein Missstand, welcher freilich auch in dem sonstigen Gerichtsverfahren des Landes seine Analogien hat. Nicht nur, dass grosse Geldsummen verschleudert werden, und am reichlichsten natürlich durch die grossen Eisenbahngesellschaften, sondern der Rechtsschutz, welchen doch das Verfahren des Ausschusses zu gewähren bestimmt ist, wird durch die Höhe der Kosten allen denen unzugänglich, welche nicht mit gleichgrossen oder doch ähnlichen Mitteln wie die Eisenbahngesellschaften versehen sind[3]). Man nimmt heutzutage geradeswegs an, dass die hohen Kosten zum Schutze der mächtigen Eisenbahngesellschaften gegen kleinere und gegen andere Gegner dienen. So beschloss die Handelskammer von Liverpool auf ihrer Jahresversammlung vom 4. Februar 1873, allerdings die bitterste Gegnerin unter allen Feinden der grossen Eisenbahngesellschaften in England, dass der Missbrauch der grossen Kosten, welche die Eisenbahnprojecte in dem Parlamente verursachen, bei dem Interesse, das die mächtigen Gesellschaften daran haben, nicht anders zu beseitigen ist, als dadurch, dass die grossen Handelskörperschaften die Sache in die Hand nehmen[4]), wie denn ihrerseits die grossen Gesellschaften sich beklagen, sie müssten so grosse Summen opfern, um „ihr Eigenthum zu vertheidigen" [5]).

[1]) Royal Commission Evid. qu. 17237.

[2]) Schon im Jahre 1853 wurde deren Betrag vor dem damals sitzenden Unterhaus-Ausschusse bis auf 70 Mill. Pfd. St. geschätzt und zwar von mehreren sachkundigen Männern qu. 85 (Laing), qu. 1043 bis 45 (R. Stephenson) 5. Report p. 5. Doch hier ist viel mehr einbegriffen.

[3]) Evid. Committee 1853 qu. 755—6. Evid. Royal Commission 1865 bis 66, qu. 11389, qu. 1849—60,

[4]) Times, 5. Febr. 1873.

[5]) Royal Commission qu. 11389.

Technische Verbesserungsvorschläge sind nun leicht gemacht, und zwar am vorschnellsten von solchen Leuten, welche dem englischen Staatsleben am fernsten stehen und ihre Staatsideale aus Bentham, sowie ihre praktischen Anschauungen aus einer oberflächlichen Kenntniss französischer Einrichtungen entlehnen [1]). Diejenigen, welche der Wirklichkeit näher stehen, sind heute entsprechend bedächtiger in ihren Vorschlägen; wenn sie aber überhaupt einen ganzen Plan entwerfen, so kommt er doch immer wieder, der Hauptsache nach, auf das hinaus, was trotz der energischen Hand des Lord Dalhousie vor einem Menschenalter sich als unausführbar erwies [2]). Traditionelles Ansehen des Parlaments und seiner Ausschüsse, dann das vor ihnen zugelassene öffentliche Gerichtsverfahren streitender Parteien sind die wesentlichen Gründe, weshalb jede ernsthafte Aenderung der entscheidenden Behörde auf Schwierigkeiten stösst. Eine Täuschung, wie die, welche vor dem Unterhaus-Ausschusse vom Jahre 1853 der damalige erste Director der London and North Western aussprach, indem er die Ohnmacht der Eisenbahn-Abtheilung im Board of Trade darauf zurückführte, dass die Entscheidungen von Beamten ausgingen, die gar keine „praktische" Kenntniss vom Eisenbahnbetriebe haben [3]), — eine solche Täuschung ist seit jener Zeit immer seltener geworden; auch abgesehen von der Dürftigkeit des angeführten Grundes, der zwar fortwährend im Munde von Eisenbahndirectoren für andere Zwecke, gegen jedes staatliche Eingreifen gerichtet, eine Rolle spielt und doch durch die Thatsache widerlegt ist, dass von jeher untergeordnete Beamte des Board of Trade unmittelbar in hohe Stellungen bei den Eisenbahngesellschaften übergetreten sind (so Laing 1844, O'Brien 1845), wo sie sich augenscheinlich sehr bald die Instincte von Eisenbahndirectoren angeeignet haben, das heisst „praktische" Eisenbahnmänner geworden sind.

[1]) Royal Commission 1866, qu. 17181—97.

[2]) Evid. 1853, qu. 1064—1090, 1513—14. Royal Commission 1866, qu. 15310—12.

[3]) Evid. qu. 1233—34.

Will man aber ein von aller Illusion freies, durchaus nüchternes Urtheil über den Stand der Befugnisse und die Vorschläge zu deren Veränderung hören, so wende man sich an die Aussagen der Beamten vom Board of Trade selber.

Die Aussage aus dem Jahre 1844, welche Laing, der damalige Secretär der Eisenbahnabtheilung, vor dem Ausschusse machte[1], ist uns schon bekannt: „Es würde viel besser sein, nichts dem Board of Trade zu überlassen". In diesem Sinne ist es weiter gegangen. Denn jener Zeuge machte vor jener selben Untersuchung, vor welcher er das äusserte, den Vorschlag einer systematischen Controle der Eisenbahnverwaltungen, welcher ihm von Seiten der Quarterly Review den Vorwurf zuzog, er verrathe die bei Beamten natürliche Neigung, zu glauben, dass die Erweiterung ihrer Amtssphäre von öffentlichem Nutzen sei[2]. Ganz anders als Laing spricht im Jahre 1853 der damalige Secretär der Eisenbahnabtheilung, James Booth, vor dem Unterhaus-Comitee. Nicht nur, dass seine Aussage die vollste Zufriedenheit mit den erbärmlichen Vollmachten seiner Behörde zur Verhütung von Eisenbahnunfällen bekundet und das gute Einvernehmen der Behörde mit den Eisenbahnverwaltungen rühmt; nicht nur, dass er den trübseligen Einwand von der Vergrösserung der Verantwortlichkeit für Unfälle, die auf das Board of Trade durch erweiterte Vollmachten geworfen werden würde[3], ernsthaft anführt, da doch sonst dergleichen nur von Eisenbahnmännern gegen die Staatsbehörden, nicht umgekehrt von Staatsbeamten selber geäussert zu werden pflegt - denn darum ist man ein Mensch und darum verwaltet man ein Amt, dass man Verantwortlichkeit auf sich nimmt —: nein, auch auf die Frage, ob er irgend ein Verfahren zur Modification der Private-Bill-Committees vorzuschlagen wisse, antwortet er resignirt: nichts derart ist mir jemals eingefallen[4], wie er denn im Allgemeinen dafür ist, dass man die Eisenbahndinge

[1]) Bd. I, S. 171.
[2]) Ibid. S. 173.
[3]) Evid. 1853, qu. 2188—2259.
[4]) Ibid. qu. 2271.

ihren „natürlichen" Verlauf nehmen lasse [1]). Und ein College von ihm spricht zitternd den Wunsch aus, wenn man für gut befinde, dem Board of Trade neue Vollmachten zu verleihen, so würde es für alle Theile nützlich sein, dass man sich zuvor die Zustimmung der Eisenbahn-Verwaltungsräthe für die neue Einrichtung einholte [2]).

Die tiefste Resignation aber athmet alles dasjenige, was der gegenwärtige permanente Secretär des Handelsamtes, T. H. Farrer (welchem ein jüngerer Mann, Mr. Malcolm, als Assistant Secretary und specieller Decernent der Eisenbahnabtheilung zur Seite steht), bei der letzten Untersuchung über die Verschmelzungen im Jahre 1872 ausgesagt hat. Wir kennen Farrer als einen besonnenen Kritiker der theoretischen Frage; destomehr rückhaltsvoll oder wohl gar bitter ist alles, was er über die Wirksamkeit seiner Behörde, sowohl für die Controle der Eisenbahnverwaltungen als speciell für die Concessionsertheilung, äussert. Die königliche Commission vom Jahre 1867 hatte in ihrem Berichte unter Anderm empfohlen, dass über jede Private-Bill, nachdem sie durch den Ausschuss gegangen, das Board of Trade berichten solle: Farrer wehrt sich dagegen; denn es sei eine gehässige Aufgabe, in dieser Weise die Entscheidungen der Parlamentsausschüsse zu kritisiren [3]). Es sei ja genug, was jetzt geschehe, dass dem Ausschusse, sofern er es wünscht, vom Board of Trade Auskunft ertheilt werde [4]). Die einzige Machtvollkommenheit, welche das Board ausübt, besteht in der Stimme, die sein Präsident als Mitglied des Unterhauses abzugeben hat; auf Grund derselben erlaubt sich das Board, vor der zweiten Lesung der Private-Bill im Hause, bisweilen den Vertretern der Interessenten den Wink zu geben, dass es eine Aenderung in der Bill wünscht; diese Aenderung erstreckt sich aber niemals, wie Farrer wiederholt erwähnt, auf irgend eine wichtige und principielle Frage, wie etwa diejenige war, welche jenen

[1]) Ibid. qu. 2284.
[2]) Ibid. qu. 2456—57.
[3]) Evid. 1872 qu. 7240—58.
[4]) Ibid. qu. 7259—62.

Untersuchungs-Ausschuss von 1872 beschäftigte. Niemals sei der Fortgang einer Bill durch den Präsidenten des Handelsamtes gefährdet worden [1]). „Was das Parlament will, das geschieht stets ohne unsere Einmischung" [2]).

Alles, was das Handelsamt an den eingebrachten Eisenbahnbills leistet, ist dieses: allgemeine Berichte über die Bills jeder Session und Specialberichte über eine einzelne Bill aus Anlass besonderer Bedenken [3]). Die allgemeinen Berichte sind wesentlich eine Registrirung und Gruppirung der verschiedenen Vorlagen zur Vorbereitung und Erleichterung des Geschäftsverfahrens im Parlament, gelegentlich mit Hindeutung auf frühere Parlamentsbeschlüsse und Ausschussberichte über principielle Fragen, denen die Vorlagen an dem einen oder andern Puncte widerstreiten. Die speciellen Berichte werden erst zur zweiten Lesung erstattet und behandeln besondere Puncte einer einzelnen Bill. Die Consolidation der Clauseln, welche durch die Gesetze von 1863 zuletzt vorgenommen worden ist, hat auch diese Arbeit wesentlich vereinfacht, da jene Consolidationsgesetze festes Inventar aller neuen Bills geworden sind. Auch schlug Mr. Milner Gibson, einer der glorreichsten Präsidenten des Handelsamtes, im selben Jahre, als Vorsitzender des Unterhaus-Comitees zur Untersuchung über das Verfahren bei Eisenbahn-Vorlagen, in dem Entwurfe zum Berichte vor: „es würde zweckmässig sein, dem Handelsamte die Specialberichte künftig ganz zu erlassen". Doch wurde dieser Vorschlag vom Comitee nicht angenommen.

Aber diese Berichte, soweit sie über eine rein äusserliche Hülfeleistung für die Ausschüsse hinausgehen, bleiben unbeachtet. Zwar bestimmt Standing Order Nr. 145 [4]) des Unterhauses: „So oft in einem Berichte über eine Private-Bill seitens einer Regierungsbehörde an das Comitee eine Anem-

[1]) Evid. qu. 7283–94.

[2]) Ibid. qu. 7377.

[3]) Evid. 1872. Appendix p. 816—19. Memorandum von T. H. Farrer 1867.

[4]) Standing Orders of the House of Commons 1872 p. 49.

pfehlung (recommendation) gemacht ist, soll das Comitee von solcher Anempfehlung Notiz nehmen und in seinem Berichte an das Haus die Gründe des Dissenses mittheilen, falls es mit der Anempfehlung nicht übereinstimmt". Eine andere Standing Order (Nr. 152) spricht in etwas anderer Form dasselbe Verlangen nochmals aus. Trotz dieser doppelten Standing Orders ist die stete Praxis der Comitees bei Abweichung von den Vorschlägen des Handelsamtes gewesen — (zugleich ein Beleg zu dem oben über die Bedeutung der Standing Orders Gesagten) — in ihrem Berichte an das Haus nur zu bemerken: „ein Bericht vom Handelsamte über die Bill ist an das Comitee gelangt und von demselben in Erwägung gezogen worden (considered)" [1]).

Unter solchen Umständen ist der Wunsch des Handelsamtes, von dieser entwürdigenden Arbeit befreit zu werden, einigermaassen gerechtfertigt. Könnte nachgewiesen werden, sagt Farrer in seinem Memorandum, dass die Berichte und Ansichten des Handelsamtes irgend welch besonderes Gewicht bei den Ausschüssen und den Häusern des Parlaments haben, so wäre es wohl begründet, dass wir trotz der grossen Belästigung, die uns daraus erwächst, diese Uebung beibehielten. Aber es ist notorisch, dass solches nicht der Fall ist. Als die Eisenbahn-Commission zuerst errichtet wurde, war es unzweifelhaft beabsichtigt, dass diese Behörde beträchtliche Vollmachten in der Prüfung der Vorlagen zu neuen Eisenbahnprojecten ausüben und dem Parlamente mit gewichtigem Rathe darüber zur Seite stehen sollte. Jedoch hörte dieses Amt bald auf, die Bedeutung zu haben, welche ihm ursprünlich beigelegt worden war. Noch zur Zeit des Untersuchungs-Ausschusses von 1853—54 scheint, nach dem Berichte des Ausschusses zu urtheilen, die Meinung vorhanden gewesen zu sein, es könnte zum Nutzen gereichen, wenn das Handelsamt seine Ansicht über einzelne Hauptpuncte der Vorlagen kundgäbe. Doch wenn dieses die Absicht des Ausschusses war, so ist dieselbe niemals verwirklicht worden. Das Handelsamt hat

[1]) Farrer, Memorandum Appendix 1872 p. 818.

niemals in neuerer Zeit sich anheischig gemacht, der Entscheidung der Ausschüsse über irgend einen wichtigen Punct vorzugreifen. Es hat sich gänzlich auf untergeordnete Puncte des Details beschränkt, in welchen die Vorlage von Beschlüssen oder von der Praxis des Parlaments abgewichen. Die Behörde ist hierzu nothwendigerweise geführt worden dadurch, dass sie erstens nicht die Parteien und die Zeugen vor sich hatte, dass sie zweitens gar keine specielle Kenntniss von dem Gegenstande besass, und dass drittens irgend eine ohne diese Hülfsmittel gewonnene Ansicht bei dem Ausschusse wirkungslos bleiben musste, da dieser die Pflicht hat, sich aus dem Verhör über die Sachlage gehörig zu unterrichten, und die Macht hat, über die wesentlichen Puncte Entscheidung zu treffen. Das hiernach von dem Handelsamte wirklich noch Geleistete, nämlich der trockne Abriss aller Vorlagen der Session, welchen der General Report enthält, und die auf formelle Puncte gehende Analyse einzelner Bills, wie sie in den Special Reports niedergelegt wird, könnte eben so gut und besser von den Beamten des Parlaments geleistet werden. „Die Kenntniss der Praxis des Parlaments ist wahrscheinlicher bei den Beamten des Parlaments zu finden, als bei den Beamten einer Regierungsbehörde; und es würde sich damit der fernere Vortheil verbinden, dass die Parlamentsausschüsse den Rathschlägen ihrer eigenen Beamten mehr Aufmerksamkeit schenken würden als denen einer Behörde, von welcher sie nichts wissen“ [1]).

Auch hier ist wiederum hervorzuheben, dass für die Zulassung von Tramway (Pferdebahn)- Gesellschaften die sogenannten Provisional Orders des Handelsamtes eher zu einer Wirksamkeit neben dem Parlamente haben gelangen können, als bei den Eisenbahnvorlagen, für welche sie vollständig todtgeboren geblieben sind [2]). Die Gründe davon sind: erstens die geringere Bedeutung des mit kleineren Tramways verknüpften Vermögensinteresses, zweitens die Abwesenheit eines entgegen-

[1]) Farrer, Memorandum p. 819.

[2]) Bd. I, S. 305–6.

stehenden Interesses, welches ein contradictorisches Verfahren verlangt. Wo diese Gründe nicht eintreten, da versagt alsbald die Concessionsbefugniss der Regierungsbehörde, und so gelangten die Gesuche um Zulassung von Tramways in der Hauptstadt vor das Parlament [1]).

Was die heutige Gestalt der vom Parlamente ertheilten Railway Acts anlangt, so ist deren Umfang, in Folge der Consolidationsgesetze von 1845, 1863 (Companies Clauses), von 1845, 1860, 1869 (Lands Clauses), von 1845, 1863 (Railway Clauses), wesentlich reducirt worden [2]). Die Anzahl der Clauses beträgt regelmässig etwa sechzig und die Länge nicht mehr als einige zwanzig Quartseiten.

4. Die Vollmachten, welche durch das Parlament den Eisenbahngesellschaften ertheilt werden, fallen unter drei verschiedene Kategorien. Erstens schaffen sie eine Corporation (incorporated Company) mit der Befugniss, Actien-Capital aufzunehmen, und mit allen andern Privilegien, welche sich an eine solche juristische Person knüpfen. Zweitens verleihen sie der geschaffenen Corporation die nothwendigen Befugnisse, Land zu erwerben, sowie zu diesem Erwerb sich nöthigenfalls der Zwangsenteignung zu bedienen, und im Uebrigen bestehende Privatrechte zu verletzen, soweit es für die Ausführung des Eisenbahn-Unternehmens erforderlich ist. Drittens bestimmen sie das Recht des Publicums auf den Gebrauch der Eisenbahn und das Recht der Gesellschaft auf Erhebung von Wegegeldern und Frachtgebühren.

Das Bedürfniss für die Vollmachten der ersten dieser drei Kategorien entstand daraus, dass in den früheren Tagen der Eisenbahnbauten auch das Actiengesellschaftswesen noch

[1]) Report Joint Sel. Committee on Tramways (Metropolis) 1872. Evid. Malcolm qu. 1108—32, 1139—46, 1209—20, 1227—28, 1261—62, 1276—79.

[2]) Die Sammlung der englischen Eisenbahn-Gesetze, welche mir vorliegt, ist: James Bigg, A Collection of the Public General Acts for the Regulation of Railways 1830—1866. 12. edition. London 1866. Hierzu ein Supplement 4. edition 1872, enthaltend die Gesetze von 1867 bis 1871.

in seiner Kindheit war. Incorporation mit der Beseitigung der persönlichen Haftbarkeit wurde als ein Privileg betrachtet, konnte als solches nur vom Parlament ertheilt werden und wurde von diesem nur für solche Unternehmungen ertheilt, von welchen es sich überzeugte, dass sie in der alten Weise persönlicher Partnerschaft nicht wirksam ausgeführt werden konnten. Hieraus folgte weiter, dass jede Aenderung in dem Verhältnisse der Actien-Gesellschaft, jede Aufnahme neuer Capitalien einer erneuten Vollmacht seitens des Parlaments bedurfte. Obwohl nun längst durch das Actiengesellschafts-Gesetz andere Actien-Gesellschaften von dieser Fessel besonderer parlamentarischer Concession für Entstehung und Aenderungen befreit sind, seit dem Gesetze vom 14. Juli 1856 [1]), und die Einschreibung des Gesellschaftsvertrages in ein Verzeichniss bei dem Handelsamte genügt, hat man nach echt englischer Weise, gegen die einfache logische Consequenz, die Eisenbahn-, Canal-, Gas-, Docks-Gesellschaften als sogenannte „public Companies" oder kurzweg „Companies' im Gegensatze zu den sonstigen „Joint Stock Companies" in dem alten Verhältnisse zum Parlament belassen — obwohl sie nach ihrer gesellschaftsrechtlichen Seite, wie verschieden sie auch in anderen Hinsichten von industriellen und Bank- und Handels-Gesellschaften sein mögen, doch nichts weiter sind als Actien-Gesellschaften. So ist denn zur gegenseitigen Belästigung, der Parlaments-Ausschüsse und der Eisenbahngesellschaften, heute noch wie vor fünfzig Jahren eine jedesmalige Genehmigung jeder Aenderung in dem Gesellschaftsverhältnisse und den Capitalverhältnissen durch das Parlament erforderlich. Das Gesetz vom Jahre 1864, welches auch von dieser Arbeit mit anderer zusammen den Parlamentsausschüssen etwas abnehmen und an das Handelsamt übergeben wollte, ist, wie wir wissen, nur für ganz geringfügige Dinge wirksam geworden [2]).

[1]) 19 and 20 Vict. cap. 47, vgl. Schwebemeyer, das Actiengesellschafts-, Bank- und Versicherungswesen in England, 1859, S. 18.

[2]) Bd. I, S. 305—6.

Das Verlangen nach einer Aufhebung dieser Controle und der Stellung der Eisenbahnunternehmungen in ihrer Eigenschaft als Actiengesellschaften unter das Actiengesellschafts-Gesetz ist wiederholt ausgesprochen worden; so vor der grossen Untersuchungs-Commission in den Jahren 1865—1866 [1]). Namentlich die Beschränkung der Befugniss zur Aufnahme von Anleihen wird einerseits als unberechtigt, andererseits als thatsächlich undurchführbar bezeichnet. Noch immer wie am Anfange der Eisenbahngesetzgebung hält man daran fest, auf ein Drittel von dem Betrage des Actiencapitals die Obligationen zu begrenzen [2]). Man weiss, dass — wie der Vorsitzende des Verwaltungsraths der Great Eastern aussagte [3]) — die Erfindungskraft des Menschen so scharfsinnig ist, dass man ihn nicht in der Art, wie er Geld borgen soll, controliren kann; man weiss, dass diese Erfindungskraft auch bei Verwaltungsräthen von Actiengesellschaften gross genug ist; man erkennt ferner an, dass diese feste Begrenzung auf ein Drittel bei den verschiedenen Gesellschaften wegen der verschiedenen Dividenden und daher des verschiedenen Werthes des Gesellschaftscapitals eine ganz ungerechte ist [4]): natürlich kann man bei der Zulassung einer neuen Gesellschaft nicht wissen, wie sich die Dividende und damit das Maass der Sicherheit für Prioritäts-Obligationen gestalten wird; aber das beweist eben, dass diese mechanische Art, durch einen äussern Schein die Prioritäts-Gläubiger sicherzustellen, unzureichend ist und wohl gar das Gegentheil von dem zu Wege bringt, was es bezweckt. Die Gläubiger befinden sich, angesichts des Wortlauts der Acte, in einer Täuschung über den wirklichen Zustand der Verbindlichkeiten der Gesellschaft. Nach der durch die Acte erzeugten Vorstellung ist jenes Drittel von Obligationen dasjenige Schuldversprechen, welches die unzweifelhafte Priorität vor

[1]) Evid. qu. 16595—619, qu. 16710—38, qu. 1870. Appendix vol. I, p. 293—96.

[2]) Vgl. z. B. Local Acts passed in Session 1872 cap. 172 (Act for making a Railway from the South Staffordshire Railway etc. clause 9).

[3]) Royal Commission Evid. qu. 16610—11.

[4]) Ibid. qu. 16595—97.

jeder andern Verpflichtung hat. In Wirklichkeit verhält sich das aber anders. Zum Behufe neuer Anschaffungen, etwa von Wagen oder Locomotiven, die hundert tausend oder zweihundert tausend Pfund Sterl. kosten, statt sie in Form von Obligationen aufzunehmen, contrahirt die Gesellschaft gegen die Verkäufer dieser Materialien eine gewöhnliche Schuld, welche nach dem geltenden Rechte des Landes jeder Prioritäts-Obligation vorangeht und welche aus den Einnahmen der Gesellschaft vierteljährlich oder in sonst passenden Raten abgetragen wird [1]).

Ein so unparteiischer Beurtheiler, wie Farrer, nennt diese Ausschliessung der Eisenbahnactiengesellschaften von dem allgemeinen Gesetze über Actiengesellschaften — indem er diese minutiöse Sorgfalt gegen die Nachlässigkeit der Gesetzgebung für die nothwendigen principiellen Fragen hält — eine höchst thörichte [2]). Und nicht bloss Eisenbahnmänner, wie der oben angeführte intelligente Zeuge, schlagen an Stelle jener Scheincontrole die wirksamere Controle voller Oeffentlichkeit über die Activen und Passiven der Gesellschaften vor, indem man ihnen als gewinnbringenden Unternehmungen die Freiheit lässt, nach bestem Ermessen und unter den besten Bedingungen des Marktes Anleihen aufzunehmen, und dafür periodische Publication aller Verbindlichkeiten fordert [3]). Auch der Bericht der königlichen Commission von 1867 erklärt [4]), dass diese detaillirte Einmischung in die Capitalverhältnisse der Gesellschaften dem Parlamente keine praktische Controle über die Finanzen der Gesellschaften gesichert hat in allen Fällen, wo dieselben nicht im Stande oder nicht geneigt gewesen sind, sich in den ursprünglichen Grenzen der vom Parlament empfangenen Befugnisse zu halten, und dass sie auch das Publicum nicht vor denjenigen Missbräuchen geschützt hat, welche bei der Stellung unter das allgemeine Actien-Gesetz zu

[1]) Ibid. qu. 16597—600. Appendix vol. I, p. 294.

[2]) Quarterly Review 1871. Nr. 262. Industrial Monopolies p. 473 bis 74.

[3]) Evid. qu. 16710—38.

[4]) Report p. 43—44.

befürchten gewesen wären; umgekehrt lullen diese äusseren Vorsichtsmaassregeln das capitaldarleihende Publicum in eine Sicherheit durch die Vorstellung eines besonderen Vortheils, den die parlamentarische Controle gewähre. Die Commission schlug daher vor, das Parlament möge sich aller Einmischung in die gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften enthalten, indem es solche Angelegenheiten einfach dem Actiengesetze überlasse, und seine eigene Thätigkeit auf Vorschriften für den Bau der Bahnstrecke und die Beziehungen der Gesellschaft zu dem Publicum beschränken, indem es solche Bürgschaften verlangt, als nothwendig sind, um die gehörige Ausführung der Bestimmungen zu sichern, unter denen das Parlament der Gesellschaft die Vollmachten ertheilt hat.

Trotz jenes Vorschlages ist es beim Alten geblieben, wie ja von all den Empfehlungen jener Commission, so wenig reformatorischen Eifer sie im Ganzen verriethen, nur ein geringer Theil zum Gesetze erhoben worden ist.

Immer aber, auch wenn man die Eisenbahngesellschaften unter das sonstige Actiengesellschaftsrecht stellt, wird diese Seite ihrer Existenz nur eine accessorische zu der nothwendigerweise vorausgegangenen Gutheissung des Eisenbahnprojectes, aus Gründen des öffentlichen Interesses und unter den dafür erforderlichen Bedingungen, sein können. Denn dass ein Eisenbahnunternehmen nach seiner volkswirthschaftlichen Natur und seiner Beziehung auf das Gemeinwesen mit einer Baumwollenmanufactur oder einer Depositenbank auf eine Stufe zu stellen sei, das hat bis jetzt niemals ein Buchstabe weder des englischen Gesetzes noch einer amtlichen Kundgebung im Parlament oder ausserhalb desselben behauptet.

Auf diese Frage haben wir im folgenden Capitel einzugehen. Hier ist sie nur mit Rücksicht auf die Gesellschafter zu berühren. Und in dieser Beziehung hat sich die Politik des Parlaments im Laufe der letzten Jahrzehnte gegen frühere Zeiten geändert. Vor dem Untersuchungsausschusse des Unterhauses vom Jahre 1853 klagte noch ein Vorsitzender

des Verwaltungsrathes der South Eastern[1]), dass in früheren Jahren, etwa bis in das Jahr 1845, die Zeit der grossen Eisenbahnspeculation, das Parlament eine Art von väterlicher Fürsorge für die Antheilzeichner des neuen Unternehmens genommen habe, indem es sich vor der Zulassung davon überzeugte, ob ein angemessener Ertrag daraus zu erwarten sei: die grosse Schwierigkeit, hierüber zur Klarheit gegenüber der Unmasse von Projecten, die damals vorlagen, zu gelangen, habe die Ausschüsse bestimmt, das Princip ganz über Bord zu werfen. Gegenwärtig hört man dieses Verlangen nach väterlicher Fürsorge nicht mehr aussprechen; und es ist in der That nur folgerichtig, — wenn man keine staatliche Controle über die Capitalanlagen in andern Actiengesellschaften ausübt und lediglich eine möglichst strenge Oeffentlichkeit verlangt, damit die Interessenten für sich selber sorgen, — dass dieses auch auf die Anlage in Eisenbahnantheilen ausgedehnt wird.

In engem Zusammenhange hiermit steht die Frage, in wieweit das Parlament sich von der „Solidität" des Projects überzeugen soll. Seltener in England als in Irland klagt man darüber, dass das Parlament sich nicht, wie es in der Vorzeit gewesen, von dem Vorhandensein des nöthigen Capitals vor der Genehmigung überzeuge, und dass es sich mit dem in den „Standing Orders" vorgesehenen Depositum von fünf Procent begnüge[2]). Das Parlament ist von dieser Controle längst abgekommen, weil sie schlechterdings undurchführbar erscheint und namentlich eine Liste der Antheilzeichner nicht die mindeste Bürgschaft über die objective Wahrheit des Sachverhältnisses liefert[3]). Nur hie und da, aber keineswegs regelmässig, mag sich der Ausschuss eine moralische Ueberzeugung aus den allgemeinen Umständen verschaffen.

[1]) Evid. qu. 4059—60.

[2]) Royal Commission 1866, Evid. qu. 5539—50, qu. 7615—22, qu. 7669—70, qu. 4848—50.

[3]) Wie selbst ein solcher Zeuge (Verwaltungsrath der Great Western) anerkennt, der es empfiehlt, qu. 17568.

Es erfordert eine besondere Untersuchung — und zwar in erster Reihe schicklicher für einen Juristen als für einen Nationalökonomen — die Frage der „Gründung“[1]) von Eisenbahnen im Zusammenhange mit dem englischen Rechte und der englischen Praxis zu behandeln. Ich muss mich hier damit begnügen, ein annäherndes Bild der Thatsachen zu geben. Der folgende Fall mag den Hergang erläutern.

Im Jahre 1865 wurde eine grössere Eisenbahnlinie projectirt, auf Grund folgenden Abkommens[2]). Die Gründer oder die „ersten contrahirenden Theile“ waren der Ingenieur und der Advocat, welche mit dem Bauunternehmer einen Vertrag geschlossen hatten; letzterer verpflichtete sich, das Depositum von fünf Procent beim Parlament zu beschaffen, welches ihm binnen sechs Monaten nach Annahme der Bill zurückzuzahlen war. Derselbe übernahm die Bahn zu bauen zu beigefügten Preisen, welche um etwa dreissig bis fünfzig Procent höher als die üblichen Preise waren. Der nächste Paragraph des Vertrages bestimmte, dass der Bauunternehmer, falls ihm die Actien der Eisenbahn als Zahlung angeboten würden, dieselben zu dem laufenden Curse anzunehmen und dann pro rata des Betrages der Actien die Verwaltungsräthe zu ernennen hätte. — In dieser Weise werden gegenwärtig, nach der Behauptung eines erfahrenen Mannes, die meisten Linien projectirt. Und wird sich dieses Uebel denn nicht selber

[1]) Soweit diese Frage den Nationalökonomen angeht, mahnt sie mich an eine alte Schuld (vgl. meine Aufsätze „Ein weiterer Beitrag zur Statistik der Speculation“ in Hildebrand's Jahrb. für Nationalökonomie und Statistik 1871 Bd. XVI, S. 282—295, und „Zeitgeschäfte und Differenzgeschäfte“ in denselben Jahrb. 1866, Bd. VII, S. 377—428), zu deren Abtragung ich unterdessen mancherlei gesammelt habe und die ich noch zu tilgen hoffe. Auch an diesem Puncte zeigt es sich, dass die Fülle des unverarbeiteten Stoffes wirthschaftlicher Thatsachen überwältigend gross und die Wissenschaft ihnen gegenüber vielmehr in der Kindheit als in der Reife ist.

[2]) Royal Commission 1866, Evid. qu. 15313—26 Der Zeuge ist T. E. Harrison, ein hervorragender Eisenbahn-Ingenieur und Eisenbahn-Director. Genau stimmt damit die Darstellung des Vorsitzenden des Verwaltungsrathes der Great Western überein, qu. 17568—75.

heilen? fragt Lord Stanley. Werden denn die Thoren niemals ein Ende nehmen? Die Thoren kommen erst hinterher, antwortet der Zeuge; in erster Reihe ist der Zweck dieser Projecte, an eine der grossen Eisenbahngesellschaften verkauft zu werden. Diese Linien werden nämlich regelmässig so angelegt, dass die Projectanten damit die Eifersucht zweier grosser Eisenbahngesellschaften erregen, von denen jede sich bemüht, sie zu erwerben, und oft zu einem Preise, welcher den Gründern einen grossen Gewinn lässt, aber auch nur diesen. Es sind oft Linien, welche von verhältnissmässig geringem Nutzen für den Verkehr sind, aber die einer grossen Gesellschaft, in deren District sie dringen, gefährlich erscheinen, wenn sie die andere grosse Gesellschaft besitzt, und umgekehrt. Aber auch nur zu diesem Ende sind sie entworfen. Auf solchem Wege werden Eisenbahnen gebaut, die dreissig- bis vierzigtausend Pfund Sterling für die englische Meile kosten, während sie auf regulärem Wege für zehntausend Pfund Sterling hätten gebaut werden können[1]).

So muss der Rest von Concurrenz, welcher heute unter den englischen Eisenbahnen noch übrig ist, dazu dienen, solche Auswüchse zu nähren. Die grossen Eisenbahngesellschaften klagen selber über diese „speculative lines“ wegen der grossen Summen, die es jährlich kostet, dergleichen vor den Ausschüssen zu bekämpfen oder, wenn sie durchdringen, abzukaufen; die Great Western hat in dem einen Jahre 1865 eine Summe von vierzigtausend Pfund Sterling vor dem Parlament an Kosten ausgegeben, bloss um sich gegen solche neuen Linien zu schützen[2]). Bei der Macht der grossen Eisenbahngesellschaften kleinen Eindringlingen gegenüber ist es keinem Zweifel unterworfen, dass, wenn die grossen Gesellschaften darüber einig sind, sich nicht aus Eifersucht um diese neuen Linien zu zanken, den Projecten auch der Boden entzogen ist. Statt nun sich davon als dem wahren Grunde dieses Missstandes zu überzeugen, klagt man die „absurd

[1]) Royal Commission Evid. qu. 16396—401.
[2]) Royal Commission qu. 17568.

contractor's lines" an[1]) und verlangt eine unausführbare parlamentarische Controle über den bona-fide-Charakter der Projecte und der Subscriptionen, damit diese „Piraten" unterdrückt werden[2]). Inzwischen fehlt es nicht an guten Vorsätzen, dass dem Streite zwischen den grossen Gesellschaften, der diese Projecte begünstige[3]), ein Ende werde. Und es ist aus dem bisherigen Verlaufe der Entwickelung wohl anzunehmen, dass, wie bis jetzt der Kampf immer milder geworden und immer mehr eingeschränkt worden ist, auch dieser Rest der Feindschaft aufhören wird. Darüber aber ist man heute schon vollkommen im Klaren, dass der Betrieb einer solchen neuen Bahnstrecke, unabhängig von den mit Polypenarmen sich ausbreitenden oder in concentrirter Masse einen grossen Bezirk beherrschenden Gesellschaften, unausführbar ist, — dass demzufolge ein ernsthaftes Bauunternehmen mit der Absicht selbständigen Betriebes unmöglich ist, vielmehr jedes neue Unternehmen so oder so, von vornherein oder nachher, sich unter die Fittige einer der grossen Gesellschaften begeben muss[4]). —

Es ist schon so manchesmal, und mit ganzer Bestimmtheit in dem letzten grossen Parlamentsberichte über die Verschmelzungen, darauf hingewiesen worden[5]), dass es eine grosse Täuschung ist, in der Actiengesellschaft eine Wirksamkeit des Privatinteresses anzunehmen, wie man sie bei Unternehmungen einzelner Personen in England zweckmässig befunden und bei uns in der Vorzeit als Tugend gepriesen hat[6]). Vielmehr werde das Actienunternehmen durch eine mächtige Bureaukratie verwaltet, deren wirkliche Leiter weit entrückt

[1]) qu. 17509, 17568—77.

[2]) qu. 17570—75, qu. 17160—70.

[3]) there is not a great Company that J know of which has not sought to invade its neighbour's territory qu. 16748—49.

[4]) qu. 9022—25.

[5]) Bd. I, S. 332 f.; vgl. Evid. 1872 qu. 1290—95.

[6]) Otto Michaelis, Eisenbahnactionäre und Eisenbahninteressenten, Faucher's Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Culturgesch. 1864 Bd. 6, p. 70—114, besonders p. 92 f. (übrigens unverändert abgedruckt in einer Sammlung 1873).

sind von dem Einflusse der Antheilsbesitzer; diese seien eine hülflose fluctuirende Menge, die von der Verwaltung des Unternehmens gar nichts versteht und gar nichts weiss. Jedermann, welcher einigermaassen in das Wesen einer Actiengesellschaft hineingesehen hat, ist hiervon, wie ich glaube, überzeugt. Nichtsdestoweniger lebt die Fiction, welche die Actiengesellschaft als eine wirkliche Gesellschaft von Menschen, die einen gemeinsamen intelligenten Willen ausüben, denkt, wie so manches gedankenlose Schlagwort, hie und da selbst noch in England, ihr zähes Leben fort. Ganz ernsthaft und nicht ganz selten, namentlich wenn die Frage einer staatlichen Controle oder einer staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen erörtert wird, führen sonst ganz vernünftige Eisenbahnmänner neben Andern den Einwand ins Gefecht, Staatsbeamte hätten kein „directes Interesse" an dem Unternehmen, wie es die Actiengesellschaft habe[1]). Die Verwaltungsräthe und Directoren aber werden als „praktische" Sachkenner bezeichnet, welche in der Verwaltung der Eisenbahn unfehlbar sind, und denen gegenüber irgend eine staatliche Anordnung nur ein Fehlgriff sein kann[2]). Diese letztere Anschauung hat sich in den Kreisen der englischen Eisenbahnmänner in der neuesten Zeit tiefer eingenistet, als sonst. Wer die Aussagen der Eisenbahndirectoren vor dem Ausschusse vom Jahre 1853 liest und sie mit den Aussagen von 1865, 1866 und 1872 vergleicht, kann nicht umhin, zu finden, dass man damals einem Staatsbeamten noch irgend eine Befähigung den Eisenbahnen gegenüber der Regel nach zutraute, heute dies aber nur sehr ausnahmsweise thut.

Um so lebhafter und ausgebreiteter legt man heutzutage aus allen andern Kreisen, namentlich aus denen der grossen Kaufleute und Industriellen, gegen jene Unfehlbarkeit der

[1]) Bidder, chairman der Great Eastern, Royal Commission 1866, qu. 16584—86.

[2]) Royal Commission qu. 9508—25. Vgl. die Aussage von Allport, Gen. Manager der Midland, der, von Rowland Hill bedrängt, endlich zugesteht, auch ein Eisenbahndirector kann irren, qu. 5353—56.

Directoren und gegen jenes erleuchtete Interesse der Gesellschaft beredtes Zeugniss ab.

Was das Material der Menschen anlangt, aus welchen Verwaltungsräthe (directors) und Directoren (managers) gebildet werden, so sind dies — es war namentlich so in der früheren Zeit — bisweilen hervorragende Ingenieure; weitaus die meisten aber sind Leute, auf welche dasjenige passt, was neuerdings in der Schrift eines Londoner Bankers als die Qualification eines Bankers bezeichnet wird: „jeder sorgfältige Mensch, welcher mit Zahlen umzugehen weiss und gesunden Verstand hat, kann mit Leichtigkeit ein guter Banker werden[1]." Die Erfahrung hat gelehrt, dass alle Leute, die eine noch etwas höhere Qualification besassen, unbeschadet derselben die Befähigung eines Eisenbahn-Directors oder Eisenbahn-Verwaltungsrathes alsbald erwarben — wie es namentlich bei Ingenieurofficieren und Beamten des Board of Trade, die in die Eisenbahnverwaltung übertraten, sich gezeigt hat; der wesentliche Unterschied bestand nicht darin, dass sie jetzt weniger Befähigung als in dem früheren Berufe bewiesen, sondern darin, dass sie das vierfache oder auch achtfache Gehalt bekamen.

Die leitenden Kräfte der Eisenbahngesellschaft sind wesentlich der Vorsitzende des Verwaltungsrathes (chairman) und der erste Director (general manager). Das Amt des Vorsitzenden ist eine dauernde Berufsthätigkeit geworden[2]; das Amt des leitenden Directors und der Specialdirectoren ist es selbstverständlich immer gewesen. In den Verwaltungsrath sucht man Mitglieder des Oberhauses oder Unterhauses zu ziehen, damit die Interessen der Eisenbahnverwaltungen wohl behütet seien; im Unterhause sitzt bekanntlich eine Ueberzahl von Eisenbahnverwaltungsräthen. Während man — im Unterschiede von Deutschland — in englischen grossen

[1]) Bagehot, Lombard Street, a description of the money market. London 1873, p. 256.

[2]) Railway chairmanship has become a permanent profession. Bagehot p. 223.

Zeitungen selten eine anstössige Anzeige findet, kommen solche, wodurch Parlamentsmitglieder für Verwaltungsräthe gesucht werden, doch leider nicht selten vor[1]), wie denn umgekehrt die leitenden Grössen der Eisenbahnen, sofern sie noch keinen Sitz im Unterhause haben, Alles thun, um hinein zu gelangen.

Nach der Aussage des Vorsitzenden des Verwaltungsrathes der Great Eastern wäre es sehr bedenklich, Verwaltungsrathsmitglieder ohne Gehalt zu ernennen: alle Verwaltungsräthe werden bezahlt, die einen höher, die andern niedriger; würde man unbezahlte Mitglieder anstellen, so würden sie sich auf andere Weise bezahlt machen, entweder durch Patronage oder sonstwie[2]). Man darf aus diesem Geständnisse wohl folgern, dass es kein Hinderniss ist, sich durch Patronage oder sonstwie bezahlt zu machen, auch wenn man ausserdem Gehalt und Tantième bekommt[3]).

Von Seiten der Eisenbahnmänner werden die Actienunternehmungen gegenüber dem Staatsbetriebe wegen der Controle, welche die Antheilsbesitzer über den Verwaltungsrath und die Directoren ausüben, gerühmt, mit dem persönlichen Bekenntnisse, wäre man ein Staatsbeamter, so würde man lax in der Erfüllung der Pflichten werden, weil das so in der menschlichen Natur liege[4]).

„Welche Veranlassung", so wurde in der Untersuchung von 1872 derselbe Zeuge gefragt, „welche Veranlassung haben Eisenbahngesellschaften zu sparsamer Verwaltung?" — „Eine Dividende zu zahlen. Ein Eisenbahndirector und die andern Beamten haben vor Allem auf den Verwaltungsrath Rücksicht zu nehmen, der Verwaltungsrath seinerseits auf die Actionäre, und die Actionäre natürlich sehen auf die Dividende".

[1]) Vgl. Times, May 5, 1873: Three or Four Peers or M. P.'s Wanted, to form an influential Board of Directors. Capital largely taken up privately. Apply to B. C., care of Edwardes, Toms, and Co., No. 1, Mansion-house-buildings, E.C.

[2]) Royal Commission 1866 qu. 16785.

[3]) Royal Commission qu. 17146.

[4]) Royal Commission Allport qu. 5298—5300.

„Glauben Sie nicht, das Unterhaus könnte eben so aufmerksam auf die Dividenden sehen als die Actionäre? — Ganz gewiss nicht."

„Sie meinen, die Controle des Unterhauses über die Regierung sei geringer als die Controle der Actionäre über den Verwaltungsrath? — Ja. Ich sehe nicht, wie es für das Unterhaus möglich ist, irgend eine Controle über die Eisenbahnverwaltung auszuüben; es kann sich nur mit den allgemeinen Resultaten befassen."

„Ist es Ihre Erfahrung, dass Actionäre über die Verwaltung der Eisenbahnen eine Controle ausgeübt haben? — Jawohl, in einem sehr beträchtlichen Maasse haben sie das gethan, jedenfalls aber der Verwaltungsrath, und dieser ist verantwortlich den Actionären"[1]).

Selbst in dieser Antwort, wenigstens in ihrem letzten Satze, gegeben von einem der ältesten Eisenbahnmänner (dem einstigen Privatsecretär von George Hudson), ist halb zugestanden, nicht sowohl die Generalversammlung als vielmehr der Verwaltungsrath übe in Wirklichkeit die controlirende Macht aus. Und wie wäre es auch möglich, dass jene flugsandartige Gemeinschaft von Atomen, die bald hier, bald dort ansetzen, eine Gemeinschaft nicht von Menschen, sondern von Dividendenscheinen, irgend eine wirksame Gewalt ausübte? Werden wir nicht umgekehrt durch jene Gegenüberstellung aufgefordert, an diesem Zerrbilde eines Gemeinwesens verstehen zu lernen, wie öde und nichtig die Staatsansicht ist, welche die höchste menschliche Gemeinschaft als eine Actiengesellschaft auffasst?

Schon in früheren Jahren hat man unter dem Eindrucke bitterer Erfahrungen die wirkliche Stellung der Actiengesellschaft zu ihren Leitern begriffen: selbst in Versen ist die Satire über die „General-Versammlung"[2]) hervorgetreten. Die

[1]) Evid. 1872 qu. 517—20.

[2]) Vgl. The Railway Meeting, a satire dedicated to the pillaged and plundered shareholders of Great Britain, by a Lancashire Victim. London 1856.

ernste Prosa aber hat sich vornehmlich in letzter Zeit Luft gemacht.

Die Thatsache, dass wir in dem wirklichen Leben die wirthschaftlichen Harmonien leider vermissen, hat jedenfalls den Vortheil, dass der Zusammenstoss eines wirthschaftlichen Interesses mit einem widerstrebenden Interesse dem disharmonisch Berührten den Mund öffnet, und dass wir bei solchem Anlass aus der besten Quelle Aufschlüsse über die inneren Vorgänge des grossen Erwerbslebens erhalten, die ohne Noth nicht gegeben werden würden. Gewöhnlich ist man alsdann überrascht von dem Cynismus, mit welchem diese Welt, die sonst aus denselben Kreisen und den ihnen dienstbaren gern als der eigentliche Mittelpunkt des besten menschlichen Strebens dargestellt wird, sei es durch das unmittelbare Zeugniss, sei es durch das, was man weiter daraus zu folgern berechtigt ist, dem Hohne preisgegeben wird. Es ist bereits erwähnt worden[1]), dass der „Economist", das einflussreiche und von Bagehot intelligent geleitete Handelswochenblatt, es als die überwiegende Ansicht der grossen Handelswelt von London ausgesprochen hat, wie man in dieser, namentlich unter dem Eindrucke der argen Vergeudung und Corruption der Eisenbahn-Verwaltungsräthe, dem Ankaufe der Eisenbahnen durch den Staat zugethan sei; und wir haben auch gesehen, dass im vorigen Jahre ein Citybanker einen Vortrag in der Statistischen Gesellschaft hielt, worin er die finanzielle Procedur bei dieser Reform besprach[2]). Vor dem Vereinigten Parlamentsausschusse vom Jahre 1872 erschienen vornehmlich die commerciellen Grössen von Liverpool: in erster Reihe der frühere Präsident der Handelskammer, C. Clark[3]). Er erklärt, dass er weder selber glaube, noch irgend jemals einen Andern getroffen habe, welcher glaube, die Verwaltung der Eisenbahngesellschaften habe sich bisher durch Führung der Geschäfte ausgezeichnet. Man müsse bedenken, dass

[1]) Bd. I, S. 357.
[2]) Bd. I, S. 352.
[3]) Evid. 1872 qu. 1345—52.

in einem Verwaltungsrathe eine grosse Mannigfaltigkeit collidirender Interessen sich geltend macht und jedenfalls manches andere Interesse als bloss das der Antheilsbesitzer, und dies eben sei einer der inhärenten Fehler der Verwaltung jeder Actiengesellschaft, insbesondere aber der Eisenbahngesellschaften, dass häufig andere Erwägungen zugelassen werden als die der Sparsamkeit und ökonomischen Zweckmässigkeit. Dieses Preisgegebensein an die Verfügung des Verwaltungsrathes ist die nothwendige Folge der Actiengesellschaft selber: weitaus die Mehrzahl von ihnen versteht nicht mehr von der Art, wie man die Gesellschaft verwaltet, und von den Grundsätzen, nach welchen der Tarif gebildet wird, und von dem Betriebe der Eisenbahn, als „der Tisch, an welchem ich sitze“[1]). Und auf die Frage, ob das die Schuld der Actionäre sei, antwortet Mr. Clark: nicht ihre Schuld ist es, sondern es ist ihr Unglück.

Von anderer Seite wird folgendes Bekenntniss abgelegt[2]). Ein Verwaltungsrath kann selbst aus höchst achtbaren Herren zusammengesetzt sein, und doch, wie die Erfahrung lehrt, in ihrer Collectiveigenschaft haben sie keine Seele und thun Dinge, deren sich jeder Einzelne, wenn er individuell handelte schämen würde. Dies treffe für alle Verwaltungsräthe und ähnliche Körperschaften zu, auch für diejenigen, zu welchen der Zeuge, ein Industrieller, selber gehöre.

Allgemein wird anerkannt, dass die Controle, welche die Antheilsbesitzer durch die formell von ihnen gewählten Revisoren (auditors) ausüben, ganz unzureichend ist und bei keiner Kategorie von Actiengesellschaften so sehr unzureichend wie bei den Eisenbahngesellschaften. Alle Actiengesellschaften haben nach dem Willen des Parlaments Revisoren; eine Ausnahme macht nur die Bank von England, deren Verwaltungsrath einen Antrag auf Einsetzung von Revisoren in einer Generalversammlung des Jahres 1866 als ein Misstrauens-

1) Bd. I, S. 333.

2) Evid. 1872 qu. 2303—5. Der Zeuge ist Mr. T. Walmsley, Ironmaster in Bolton.

votum bekämpfte[1]). Die Wirksamkeit der Revisoren der Eisenbahngesellschaften ist folgende[2]).

Von der jährlichen Generalversammlung werden aus ihrer Mitte zwei Revisoren gewählt, von denen nach Ablauf eines Jahres je einer zurücktritt, aber wiederwählbar ist. Der Verwaltungsrath hat denselben halbjährliche Rechnungsausweise und Abschlüsse vierzehn Tage vor Zusammentritt derjenigen Generalversammlung einzuhändigen, welcher diese Ausweise vorzulegen sind. Die Revisoren sind verpflichtet, letztere zu prüfen, mit der Vollmacht, Hülfskräfte hierfür auf Kosten der Gesellschaft zu verwenden; sie können nach der Prüfung entweder einen besonderen Bericht über die Ausweise erstatten, oder diese einfach bestätigen. Die Rechnungen der Gesellschaft sind von dem Verwaltungsrathe zu führen, und die Bücher sind in vorgeschriebenen Perioden abzuschliessen; auf Grund dieser Abschlüsse sind die Ausweise zu machen, welche einen getreuen Status aller Activen und Passiven enthalten, sowie eine deutliche Darlegung des Gewinnes oder Verlustes, welchen die Gesellschaft in dem abgeschlossenen Halbjahre gemacht hat. Der Verwaltungsrath hat die Erlaubniss — nicht die Pflicht[3]) — einen Reserve- und Erneuerungsfonds aus den laufenden Einnahmen bei Seite zu legen, was zur Folge hat, dass die Bildung dieser Fonds häufig vernachlässigt wird, namentlich bei solchen Bahnen und in solchen Zeiten, wo die Einnahmen gering sind, zum Theil auch, wie das oben angeführte Beispiel gelehrt, in Folge der Beschränkung der Capitalaufnahmen, welche von vornherein veranlasst, aus laufenden Einnahmen das zu decken, was eine Ausgabe für das stehende Capital ist. Hierüber ist viel geklagt worden, weil es zur Vernachlässigung einer angemessenen Erhaltung des Bahnkörpers und der Betriebsmittel Anlass

1) Economist, Sept. 22, 1866.

2) Nach den in der Companies Clauses Consolidation Act von 1863 enthaltenen Bestimmungen. Vgl. Report Royal Commission 1867, p. 44.

3) Vgl. bereits die ersten Acts, die nach der Liverpool-Manchester Act erlassen wurden. Bd. I, S. 46.

giebt[1]); es scheint aber gegenwärtig bei den grossen prosperirenden Gesellschaften von jener Freiheit ein besserer Gebrauch gemacht zu werden[2]).

Ueber die Handhabung der Rechnungscontrole, welche jene Revisoren ausüben, kam schon der Bericht der königlichen Commission von 1867 zu der Ueberzeugung, dass sie unwirksam sei, da in so kurzer Frist überhaupt eine eingehende Prüfung so grosser und zahlreicher Posten unmöglich, vielmehr eine tägliche Aufmerksamkeit auf die Geschäfts- und Rechnungsführung dazu erforderlich sei, weshalb die Commission empfahl, den Generalversammlungen, ähnlich wie es in dem allgemeinen Actiengesetze von 1856 bestimmt ist, eine entsprechende Befugniss zur Ernennung solcher Revisoren zu geben[3]). Diese Befugniss ist ihnen durch das Gesetz vom 31. Juli 1868 ertheilt worden[4]), ohne dass dadurch etwas erreicht worden ist. Ominöserweise wurde 1868 bestimmt, es solle auf Veranlassung der Generalversammlung auch das Handelsamt Rechnungsrevisoren ernennen dürfen. Von einer Controle der Rechnungen durch Regierungsbeamte ist ernsthaft nicht die Rede gewesen, wenigstens nicht in neuerer Zeit; einstmals trug man sich mit dem Gedanken, aber nur im Zusammenhange mit dem Plane, welcher dem Unterhaus-Ausschusse von 1853 vorschwebte, das Land in abgegrenzte Eisenbahndistricte zu theilen und gegen Gewährung des Monopols an bestimmte Eisenbahngesellschaften eine eingehende Controle über dieselben im öffentlichen Interesse auszuüben[5]).

[1]) Vgl. z. B. Evid. 1853 qu. 2621.

[2]) Vgl. Report of the Auditors of the London and North Western Railway Company 7. January 1867. Appendix zu Min. Evid. Royal Commission 1867, vol. I p. 329—30.

[3]) Report p. 44—45. Vgl. Appendix vol. I, p. 295, auch qu. 6793 bis 6799, 6332—40.

[4]) Bd. I, S. 316—17.

[5]) Vgl. Evid. 1853 qu. 2107—33, qu. 2140—46, qu. 2870—78, qu 2913—44, qu. 2988, — sowie Appendix zu 3. Report 1853 p. 182—83

Zweites Capitel.

Die Leistungen der englischen Eisenbahngesellschaften.

1. In dem historischen Theile dieser Untersuchungen glaube ich den Nachweis geliefert zu haben, erstens dass die gesetzliche Auffassung der Eisenbahn als einer freien Strasse in unklarer Anlehnung an das überkommene Verwaltungsrecht für Canäle entstanden ist, zweitens dass man durch die Erfahrung eines halben Jahrhunderts diese Auffassung als ein Missverständniss begriffen und seit vier Jahrzehnten in unablässiger Wiederholung als ein Missverständniss öffentlich anerkannt hat. Da in Deutschland — wo man sich sonst damit begnügt, erfolgreiche Versuche des englischen Wirthschaftslebens zu universalen Heilmitteln zu machen, wofür sie in England kein Mensch hält — für die vorliegende Frage der seltsame Plan verkündet wird, jenen erfolglosen Versuch zum grossen Heilmittel zu machen; da ferner es Thatsache ist, dass die preussische Gesetzgebung von 1838, wie mir scheint nach dem englischen Vorbilde[1]), das Recht der freien

[1]) Auf dieses Vorbild deutet namentlich auch die Clausel des preussischen Gesetzes (§§ 29, 30, 33), dass, sobald der Reinertrag des in dem Unternehmen angelegten Capitals 10 Procent überschreitet, der Tarif entsprechend herabzusetzen ist – eine Clausel, die auf die übliche Grenze von 10 Procent Dividende, wie sie aus älteren Acts in die Liverpool-Manchester Act übernommen war, wahrscheinlich zurückweist. Auf die überraschende Interpretation jener Clausel in der preussischen Praxis komme ich weiter unten zurück. Ges. v. 3. Nov. 1838 §§ 28 bis 31, § 45.

Strasse gegen Bahngeld, nach Ablauf der ersten drei Jahre, vorbehalten hat[1]), so muss ich an dieser Stelle dem Gegenstande noch einige Aufmerksamkeit schenken.

Nicht ich, wie ein übrigens sehr freundlicher Beurtheiler des ersten Theiles meint, habe die im englischen Verwaltungsrechte entsprungene Vorstellung der Eisenbahn als einer freien Strasse auf ein Missverständniss zurückzuführen gesucht, sondern die Thatsachen und amtlichen Urkunden, welche ich reden lasse, haben jene Vorstellung als ein Missverständniss erwiesen. Auf das, was dort bereits mitgetheilt ist, in schuldiger Anlehnung an den Gang der Eisenbahnpolitik oder der sie vorbereitenden Maassregeln mit steter Anführung der jedesmal zu Grunde liegenden Actenstücke, selbst auf die Gefahr hin, den Leser zu ermüden — auf das muss ich hier zurückverweisen: Ausschussbericht vom 9. August 1839[2]) — Ausschussbericht vom 14. Mai 1840[3]) — die Zeugenaussagen vor dem Ausschusse von 1844[4]) — die Ausschussberichte vom 1. April und 25. Mai desselben Jahres[5]) — die Ausschussberichte vom 8. April und 8. Juli 1853[6]) —; seitdem aber wird die alte gesetzliche Vorstellung nur noch als ein archaistisches Curiosum betrachtet und keiner ernsthaften Erörterung mehr unterzogen; nur in der sehr reducirten Gestalt der sogenannten „running powers“ oder „running clauses“, das heisst des Rechtes einer Eisenbahngesellschaft, die Bahn einer angrenzenden Gesellschaft ohne deren Zustimmung zu befahren, wird in den Berichten von 1853, 1867, 1872 im Hinblick auf einen praktischen Zweck jene Freiheit erörtert, und die Entscheidung, wie wir das weiter unten sehen werden, fällt auch bei dieser Einschränkung ungünstig aus.

[1]) Vgl. v. Rönne, das Staatsrecht der preussischen Monarchie (3. Auflage, Leipzig 1872), Bd. II. Abthlg. 2, § 469.

[2]) Bd. I. S. 73.

[3]) Bd. I, S. 76—77.

[4]) Bd. I, S. 116—17.

[5]) Bd. I, S. 138—45.

[6]) Bd. I, S. 269, 271—72.

Nur hie und da einmal wird in den Aussagen der letzten Jahre jene alte gesetzliche Vorstellung, die ja nach dem Buchstaben des Gesetzes laut der Railway clauses Consolidation Act von 1845 noch immer (aber ohne Handhaben) zu Recht besteht, flüchtig gestreift und dann jedesmal als ein in der Wirklichkeit Undenkbares bezeichnet[1]). Von einem Verlangen nach Verwirklichung des alten Gedankens habe ich in dem reichhaltigen Material, das ich durchgelesen, keine Spur gefunden; selbst jener Spediteur vor dem Unterhaus-Ausschusse von 1844 beschränkt sich darauf, jene Freiheit als das ideale Recht anzurufen, um seinen Anspruch prompter Beförderung der von ihm der Bahn übergebenen Güter zu begründen[2]). Seitdem ist auch aus solchen Kreisen kein ähnliches Zeugniss vor die Untersuchungen gelangt, da — wie wir später sehen werden — selbst die grössten Spediteure, einst die Concurrenten, dann die Kunden, jetzt die Bediensteten der grossen Eisenbahngesellschaften geworden sind[3]).

Die Betrachtung der „running powers" wird die Gründe gegen die Freiheit auf dem Schienenwege a majori von selbst ergeben. An dieser Stelle will ich mir nur noch einen Seitenblick auf deutsche Vorgänge gestatten.

Während es mir nicht gelungen ist, aus dem Munde irgend eines Eisenbahnpraktikers oder Eisenbahntechnikers ein Zeugniss zu Gunsten der Freiheit auf dem Schienenwege zu hören; während unter Andern Schmitt-Weber[4]) diese Frage gar nicht einmal der Erwähnung werth halten; während der Oberbaurath Scheffler in seiner vor kurzem veröffentlichten Schrift auseinandergesetzt hat, dass der Transport auf der Eisenbahn nothwendig von einer einheitlichen Verwaltung geleitet werden muss, weil die Fahrt auf den Schienen jede

[1]) Vgl. Evid. 1867 qu 928—33, Evid. 1872 qu. 3324—28, qu. 4396; auch Evid. 1853 qu. 4084, 4098—99.

[2]) Evid. 1844 qu. 5083—85.

[3]) Vgl. z. B. Evid. Royal Commission 1866 qu. 10061—98.

[4]) Schule des Eisensbahnwesen, 3. Auflage 1873.

Seitenbewegung, jedes Ausweichen unmöglich mache und daher eine planmässige Ordnung der Fahrten voraussetze[1]; während alle andern neueren und neuesten Schriften Sachverständiger damit vollkommen übereinstimmen[2]; während allmählich auch die Erfahrung daheim gelehrt hat, wie sie es in England längst gethan, dass die Verwaltung und der Betrieb der Eisenbahnen unwiderstehlich auf Concentration aller sich daran knüpfenden Functionen in einer einzigen Hand hindrängen[3] — während die Wirklichkeit also mit dem alten, in England fast vergessenen Wahne gebrochen hat, klammert man sich hierzulande in gewissen Kreisen an dies Phantom, nicht weil man es zu verwirklichen im Stande ist, sondern weil es die Forderungen der „freien Concurrenz" befriedigt! Nun könnte man eben so wohl die Resolution fassen: „im Interesse der freien Concurrenz erscheint es nothwendig, dass alle Menschen mit gleichen Anlagen, gleichen Mitteln, gleicher Bildung in die Welt des Erwerbes gestellt werden", als man beschliesst: „die gegenwärtige Unvollkommenheit der Betriebstechnik hindert nicht, die Richtigkeit des Princips, die Concurrenz bis auf den letzten Punct auszudehnen und unmittelbar auf den Schienenweg zu verlegen, anzuerkennen, und auch der Umstand, dass dieses Ziel selbst — wenn überhaupt — doch erst nach längerer Zeit erreicht werden kann, verhindert nicht, sich für das Wünschenswerthe dieses Zieles auszusprechen, da der Congress seit seinem Bestande sich stets mit der Zukunft befasst hat und dies ja seine eigentliche Aufgabe ist"[4]. Darf man sich da wohl wundern, wenn über solche Resolutionen „die Eisenbahnverwaltungen lächeln"[5]? Und ist es nicht vielleicht gar

[1]) Statistischer Beitrag zu der Eisenbahntariffrage. Braunschweig 1873. S. 16.

[2]) Vgl. Eduard Reitzenstein, die Gütertarife der Eisenbahnen. Berlin 1874. S. 57; dann die zahlreichen Broschüren von F. Perrot.

[3]) Zur Eisenbahnreform. Berlin, Stuhr, 1872.

[4]) Verhandlungen des Congresses der deutschen Volkswirthe in Wien 1873, S. 75.

[5]) ibid. S. 77; aber vgl. dagegen die verständigen Entgegnungen S. 80, 88—90, 91—92.

verständlich, wenn Nationalökonomen darüber lächeln, dass ein Anderer von dem Wesen der freien Concurrenz erklärt, „das sei es nicht, dass möglichst Viele dieselben Functionen ausüben, sondern dass von den vielen gleichzeitig Strebenden jeweilig derjenige[1]) den Platz einnehmen kann, welcher dazu der Berufenste ist.“ So hat das Dogma auch schon seine Vermittlungstheologie gefunden[2]).

2. Das heutige Eisenbahnsystem von England und Schottland beruht auf den Vollmachten, welche durch etwa dreitausend fünfhundert besondere Acts of Parliament ertheilt worden sind, davon in etwa zweitausend Acts Vollmachten zum Baue neuer Linien.

Einfacher ist der Plan, auf dessen Grunde das französische Eisenbahnsystem entstanden ist. Das Gesetz vom 11. Juni 1842 stellte eine Anzahl von Linien aus dem Mittelpunkte Paris nach den Hauptpunkten der Peripherie und der Departements fest und bestimmte, diese Linien sollten durch die Mittel des Staates, der Departements und Communen, der Privatunternehmung, ausgeführt werden[3]).

Der Bericht der französischen Enquête-Commission vom Jahre 1863 sagt über die englischen Eisenbahnen[4]):

„Man begreift die vollkommene Freiheit, welche man den englischen Gesellschaften durch ihre Special Acts in jenem Lande der freien Concurrenz gelassen hat, wo der beständige Kampf der Privatinteressen wider einander seit lange als eine wesentliche Bedingung zum gebührenden Schutze der öffentlichen Interessen angesehen worden ist. Kraft dieses Systems, welches ohne jeden Rückhalt auf die Eisenbahnconcessionen

[1]) ibid. S. 77.

[2]) Hierzu vergleiche man, was der Herausgeber des Adam Smith an einer Stelle, wo er von den Coalitionen der Kornhändler spricht, gesagt hat: „I am aware that theory in matters of Commerce deserves little credit, if it is not supported by experience and matter of fact.“ Wealth of Nations ed. Playfair. London 1805. Vol. II, p. 342—43.

[3]) Oppermann, traité d. chemins de fer. Paris 1873. Sect. 12, ch. 1 p. 481.

[4]) Angeführt im Report Royal Commission 1867 p. 37.

angewendet worden, besteht eine sehr lebhafte Concurrenz zwischen den englischen Eisenbahngesellschaften, so sehr, dass, sobald die Apathie oder der Mangel an Intelligenz einer Gesellschaft den Verkehr auf ihrer Linie verfallen lässt, ein neues Unternehmen daneben entsteht, welches durch Gewährung besserer Leistungen an den Verkehr des Landes appellirt und so die erste Gesellschaft zwingt, auch ihre Leistungen auf die Höhe des öffentlichen Bedürfnisses zu erheben. In Frankreich entfernt der fast gänzliche Mangel der Concurrenz unter den Eisenbahnen jenes werthvolle Gleichgewicht, welches die Schutzwehr der britischen Volkswirthschaft ist."

Der Bericht der englischen Untersuchungs-Commission von 1867 hat dieses französische Traumbild[1]) von dem englischen Eisenbahnwesen mit Genugthuung aufgenommen, ohne den Versuch zu machen, es ans Licht der Wahrheit zu stellen. Und deutsche Lehrbücher haben aus solcher und ähnlichen Quellen noch neuerdings ihre Darstellung des Englischen Eisenbahnwesens geschöpft!

Wir wissen, dass auf der andern Seite von dem Jahre 1836 ab in England eine erst in der allerletzten Zeit zur Ruhe gekommene Anregung sich geltend gemacht hat, welche in dem Sinne des französischen Systems auch das englische einzurichten strebte. Bei der Untersuchung im Jahre 1844 und in den folgenden Jahren konnte es sich nicht mehr um den Entwurf eines neuen Eisenbahnsystems durch königliche Commissare, sondern nur noch um eine Anerkennung der bereits vorhandenen Hauptbahnen handeln. Wir kennen die Vorschläge, die damals von den ersten Eisenbahnmännern der Zeit gemacht wurden. Als durch die Menge neuer Concurrenzprojecte aus der Speculationsperiode 1844—46 die Prosperität aller englischen Bahnen bedeutend herabgedrückt

[1]) I have often been astonished, considering that we are divided from you but by a slender dyke of about twentyfour miles, and that the mutual intercourse between the two countries has lately been very great, to find how little you seem to know of us. Burke, Reflections on the Revolution in France p. 126.

war, da trat mit wunderbarer Uebereinstimmung aus dem Munde der Eisenbahndirectoren vor dem Unterhaus-Ausschusse von 1853 der Plan hervor, das Parlament solle das Land in eine Anzahl fester Bezirke, in eine „Heptarchie"[1]), theilen und dafür den endlich in ihrem Rechte gesicherten grossen Eisenbahngesellschaften bestimmte Verpflichtungen für das öffentliche Interesse auferlegen. Man wollte dem Staate einen hohen Preis für die Sicherheit vor erneuter Concurrenz zahlen, nach den traurigen Erfahrungen, die man so eben gemacht hatte.

Solchen Vorschlag machte namentlich Laing, der einst im Jahre 1844 als Beamter des Board of Trade Aussagen abgegeben hatte[2]). Seymour Clarke, erster Director der Great Northern, stimmte damit wesentlich überein, und er war es, der den Gedanken einer „Heptarchie" aussprach[3]). John Swift, Anwalt der London and North Western, schlägt ganz Aehnliches vor[4]). Robert Stephenson stimmt mit den Andern überein, fügt aber hinzu, eine einzige Verschmelzung für das ganze Land sei noch besser als ein halb Dutzend Bezirke[5]). Wie die Andern, will Capitän Mark Huish, erster Director der London and North Western, Sicherheit für die Existenz der Eisenbahngesellschaften und dagegen Concessionen an den gemeinen Nutzen unter starker Controle der Regierung[6]). Aehnlich der Vorsitzende des Verwaltungsrathes der London and North Western, General Anson[7]). Joseph Locke, ein Mitglied des Unterhauses und alter Eisenbahnmann, desgleichen[8]). Die Vernachlässigung von Lord Dalhousie's

1) Evid. 1853 qu. 570; Cardwell: In short you propose to reestablish the Heptarchy? — Yes, but not with the same boundaries. (Seymour Clarke, General Manager der Great Northern.)

2 Evid. 1853 qu. 96—187.

3) Evid. qu. 568-600.

4) Evid. qu. 716—93.

5) Evid. qu. 884—907, 939—40.

6) Evid. qu. 1215—18, 1222—27, 1261—69.

7) Evid. qu. 4469—86.

8) Evid. qu. 2869—97.

Principien wird bedauert; denn durch diese würde man zu consequentem Verfahren und einem sichern Eisenbahnsystem gelangt sein[1]).

Allen jenen Zeugen schwebt deutlich oder entfernt das französische System vor, welches gegen feste Verpflichtungen feste Rechte ertheilt und gegen neue Concurrenz sicherstellt. Auch noch vor der Commission von 1867 beklagt man sich über die „gewaltsame Concurrenz" im englischen Eisenbahnsystem und weist auf die Vorzüge der französischen Einrichtungen hin[2]). Und ähnlich bedauert der Vorsitzende der Midland, das Parlamentsmitglied Price (seit August 1873 Mitglied der neuen Eisenbahn-Commission), vor dem Ausschusse von 1872, dass das Parlament nicht von vornherein einen Plan entworfen und danach die Privatunternehmung aufgefordert hat, wobei er offenlässt, ob es nicht gleich besser gewesen wäre, wenn der Staat selber den Bau in die Hand genommen hätte[3]). Da solches nicht geschehen sei, müsse er jetzt wenigstens die Eintheilung des Landes in sechs Bezirke durch Verschmelzungen zu grossen Bahncomplexen befördern[4]).

Trotz dieser gegenseitigen Sehnsucht der Franzosen nach dem englischen Eisenbahnsystem[5]) und der Engländer nach dem französischen hat keiner von beiden irgend etwas an dem eignen System geändert. Der entscheidende Grund, warum man in England so angefangen und so fortgefahren, ist auch hier das bestehende Verwaltungsrecht und der bestehende Behördenorganismus. Das hohe Tribunal, welches den Vorschlägen der Zeugen von 1853 vorschwebt, als nothwendige Behörde zur Durchführung ihres Controlsystems, ist

[1]) Evid. qu. 4110—12, vgl. qu. 844—54, 1345, 1470—73, 3338—42, 3503—06, 3513, 3526—27.

[2]) Stewart, Secretär der London and North Western qu. 14711—58, 14777—95, 14845—65, 14885—88.

[3]) Evid. 1872 qu. 3806—20, besonders qu. 3809.

[4]) qu. 3816.

[5]) Schon Robert Stephenson hob hervor, wie man hierbei so oft den verschiedenen wirthschaftlichen Charakter der beiden Nationen nicht in Anschlag bringe. Evid. 1853 qu. 995—1002.

bisher eben so unmöglich gewesen wie eine entscheidende Executivbehörde zur Concession der Projecte. Und andererseits ist mit dem wirklichen Verfahren der Zulassung neuer Bahnen, wie es von den Parlamentsausschüssen gehandhabt wird, unauflöslich diejenige Art eines Eisenbahnsystems verknüpft, welche sich in England bisher entwickelt hat. An anderer Stelle wird von den möglichen Reformen zu sprechen sein; an dieser soll nur erörtert werden, was das bestehende Verfahren für die Zweckmässigkeit des englischen Eisenbahnnetzes geleistet hat.

Wenn man den mythischen Vorstellungen glaubt, wie sie unter Anderm in jenem Berichte der französischen Enquête-Commission niedergelegt sind, so wäre etwa der Fall der Verbindung von Liverpool mit Manchester durch zwei parallele Eisenbahnen als ein dürftiger Typus aller Hauptverbindungen des Landes und womöglich auch der Nebenlinien zu betrachten. In Wahrheit aber ist dieser Fall einer der wenigen Ausnahmefälle in England, wo so etwas wirklich vorkommt, ein Ausnahmefall unter den ausserordentlichen Umständen des intensivsten Verkehrs und auf eine Strecke von nur sieben deutschen Meilen sich ausdehnend. Ein einziger aufmerksamer Blick auf das englische Eisenbahnnetz lehrt dies unmittelbar. Alle grösseren Linien, so beispielshalber die mehrfache Verbindung von London mit Dover, von London mit Schottland, mit Liverpool, laufen nicht in gleicher oder enge verwandter Richtung auf ihr Ziel los, sondern nehmen je einen verschiedenen Weg, auf welchem sie je verschiedene kleinere und grössere Ortschaften berühren. Auf die Frage, ob es in ganz England und Schottland irgendwo zwei Eisenbahnlinien gebe, deren jede nicht einen besonderen District versorgt, antwortet einer der ältesten und erfahrensten Eisenbahningenieure: ich weiss keine einzige. Es gilt als Grund der Verwerfung eines Projectes vor dem Parlamentsausschusse, wenn diese Bedingung nicht erfüllt und es lediglich ein Concurrenzproject ist[1]). — Wenn Robert Stephenson

[1]) Royal Commission 1866 Evid. Harrison qu. 15306—07. Vgl. Fred.

vor zwanzig Jahren dem englischen Eisenbahnsystem den Vorwurf machte, dass die Linien zu direct auf die grossen Endpuncte losgingen und den Localverkehr der dazwischen liegenden Ortschaften bei Seite liegen liessen[1]), so würde er, wie man wohl annehmen darf, diesen Vorwurf heute nicht mehr erheben. Obgleich seine Erwartung, die Eisenbahnen müssten sich einst so vervielfältigen wie die Landstrassen[2]), noch nicht erfüllt ist und noch im Jahre 1866 ein Sachverständiger (wohl etwas übertrieben) behaupten konnte[3]), das Eisenbahnnetz des Landes befinde sich noch in seiner Kindheit, nämlich gegenüber einem ähnlichen Ideale wie dem 1853 von Stephenson aufgestellten, so sind doch die seit 1853 in England und Schottland gebauten 6400 miles[4]) (fast eben so viel wie die Ausdehnung des Netzes von 1853) wesentlich den kleineren Orten des Landes zu Theil geworden, da schon 1853 alle Hauptlinien fertig waren[5]).

Wenn hiernach englische Eisenbahnmänner sich über die „reckless competition" beklagen, welche das Parlament zugelassen, so ist darunter regelmässig eine Concurrenz zu verstehen, welche, zwar auf gemeinsame Hauptpuncte losgehend, doch jeder Linie einen eigenen Bezirk anweist.

Eine andere Frage ist, ob diese volkswirthschaftlich wohlthätige Versorgung jedes Districts mit Eisenbahnen[6]) den

Hill qu. 8151—71; ferner J. Allport Evid. Joint Committee 1872 qu. 530: some lines have been uselessly made but upon the whole J think the public have reaped the benefit of it.

[1]) Evid. Committee 1853 qu. 1047—50; vgl. qu. 990—92.

[2]) ibid. qu. 1059: We ... shall see the whole farming produce of this country moved about by railways instead of by common roads.

[3]) Royal Commission Evid. Stewart qu. 14864—65.

[4]) Statist. abstracts 1873 p. 120, 1868 p. 122.

[5]) Evid. 1853 qu. 586—89: if you take the railway map.... you will not find room for another trunk line in England. (S. Clarke.)

[6]) Ich gehe hierbei von der Annahme aus, dass ein möglichst vollständiges Eisenbahnnetz, das alle Orte des Landes in sich fasst, eine Wohlthat ist; eine Prüfung dieser Annahme wie überhaupt eine Untersuchung der Wirkungen der Eisenbahnen ist eine Arbeit anderer Art, von der ich hier völlig absehen muss.

Unternehmern die von ihnen selbst bezweckte Wohlthat zugeführt hat, und darauf haben wir bei Erörterung der Tarife und der Gewinne der Gesellschaften einzugehen. Nur die principielle Frage ist hier noch zu berühren, ob angesichts des volkswirthschaftlichen Nutzens, welchen jede neue Eisenbahnverbindung schafft, von dem Standpuncte des Englischen Parlaments jede neue Bahn, die dies leistet, zugelassen werden soll.

Einer der angesehensten englischen Eisenbahningenieure verlangte vor der letzten Untersuchungs-Commission[1]) im öffentlichen Interesse, dass gar keine Beschränkungen auf die Zulassung neuer Eisenbahnen gelegt werden sollen; denn wenn einmal Leute da seien, welche geneigt wären, ihr Capital in Eisenbahnen anzulegen, so solle man sie gewähren lassen, weil sie sonst das Capital ins Ausland brächten, um diesen Zweck dort zu erreichen. — Nun ist es ganz richtig, dass in der englischen Wirthschaftspolitik der Gegenwart der Gedanke einer Bevormundung der Capitalisten in ihren Neigungen zu Capitalanlagen, wie oben schon erwähnt worden, aufgegeben ist. Man bemüht sich eben so wenig, die Capitalanlagen der Privaten im In- oder Auslande zu leiten, wie man dafür besorgt ist, dass kein Capital aus dem Lande gehe. Aber das von jenem Zeugen ausgesprochene Verlangen ist unerfüllbar aus Gründen der Eisenbahnpolitik. Dieselbe hat in England von Anfang und bis zu diesem Augenblicke an dem Grundsatze festgehalten, dass die Sanction einer neuen Eisenbahn die Verleihung des Rechtes zur Erhebung gewisser begrenzter Fahrsätze einschliesst, die mit Rücksicht auf einen „billigen Ertrag“ (fair return) des angelegten Capitals — mehr oder minder unvollkommen — berechnet sind. Die wirthschaftliche Natur der Eisenbahnunternehmungen lässt auf die Dauer, wie die englische Erfahrung in gehäuftem Maasse gelehrt hat, keine Concurrenz mehrerer Unternehmungen neben einander zu; vielmehr treten dieselben nach kurzem Kampfe in ein Verhältniss, das durch verschiedene Stufen

[1]) Royal Commission 1866 Evid. J. Hawkshaw qu. 14659.

hindurch, früher oder später, aber nicht gar langsam, zur völligen Vereinigung führt. In dem Augenblicke, wo der kurze Kampf vorüber, berathschlagen die zwei oder mehr Verwaltungen über gemeinsam festzustellende Fahr- und Frachtsätze. Wie sich auch ihr natürliches Streben auf höchst möglichen Gewinn verwirklichen mag, immer gehen sie — wie das alle Aussagen bekunden — von dem selbstverständlichen Anspruche aus, einen „billigen Ertrag“ aus dem festgelegten Capital zu ziehen. Wenn nun in unnützer Weise dieses Capital durch ein neu hinzugetretenes Unternehmen vergrössert ist, so müssen die Sätze entsprechend erhöht werden, damit für das vermehrte Gesammtcapital ein vermehrter Gesammtertrag erzielt werde, trotz Gleichbleibens des Verkehrsbedürfnisses. Die Erfahrung hat sogar gezeigt, dass in Perioden einer solchen kranken Concurrenz zufolge unnützer Capitalhäufung die im Allgemeinen keineswegs knappen, vielmehr theilweise schlafrockähnlich weiten Tarifmaxima haben erhöht werden müssen.

Diese Rücksicht muss vernünftigerweise eine Grenze gegen die Zulassung neuer Projecte ziehen: die wirkliche englische Eisenbahnpolitik hat dieselbe gelegentlich verletzt, aber niemals wissentlich aufgegeben. — Doch wie gegenwärtig der Zustand des englischen Eisenbahnsystems sich gestaltet hat, ist jene Frage vielmehr von principiellem, als von praktischem Werthe.

In der Entwicklung der englischen Eisenbahngesetzgebung [1]) hat sich uns jener oft erwähnte „Krieg der Spurweiten“ (battle of the gauges) als eine bedauernswerthe Folge der technisch mangelhaften Form der Zulassung neuer Eisenbahnen durch die englischen Parlamentsausschüsse erwiesen, in ihrer Bedeutsamkeit schon dadurch gekennzeichnet, dass, wider den steten Brauch des Parlaments, in diesem Falle die Entscheidung des Ausschusses im Plenum des Unterhauses bestritten und von einem Drittel der Stimmen verworfen wurde. Mit Rücksicht auf den heutigen Zustand der Dinge

[1]) Bd. I, S. 208—11.

und dessen Ursprung muss ich auf diesen Gegenstand eingehen, soweit er ein wirthschaftspolitisches Interesse hat [1]).

Im Jahre 1838 machte der Ingenieur Brunel in seinem Berichte an den Verwaltungsrath der Great Western den Vorschlag — und der Verwaltungsrath acceptirte denselben — die breite Spurweite von 7 Fuss der bei den andern Bahnen eingeführten Spurweite von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll aus technischen Gründen vorzuziehen, indem er nachzuweisen suchte, dass die Rücksicht auf Anschluss an die übrigen Bahnen für die Great Western nicht vorhanden sei, weil sie einen eignen District für sich beherrsche nnd mit den andern Eisenbahnsystemen keine Berührung habe [2]). Die schnelle Erweiterung des Eisen-

[1]) Es sollte kaum nothwendig erscheinen, ist es aber leider angesichts gewisser Aeusserungen dennoch, hier Folgendes zu erklären. Wenn man ein Gebiet des socialen Lebens wissenschaftlich untersuchen will, so muss dieses aus dem Gesichtspuncte einer bestimmten Wissenschaft geschehen; wer die Eisenbahnen zum Gegenstande einer solchen Untersuchung macht, betrachtet sie entweder als Nationalökonom, oder als Jurist, oder als Techniker, und Letzteres ist wiederum in verschiedenem Sinne möglich, entweder im Hinblick auf die Anwendung der Naturwissenschaften auf Bau, Ausrüstung und Betrieb der Eisenbahnen (Technik im engern Sinne) oder im Hinblick auf die privatwirthschaftlichen Veranstaltungen, die zum Betriebe der Eisenbahnen gehören. Nur durch solche Arbeitstheilung kann nach der Weise der Wissenschaft, d. h. in vernünftiger Anpassung an die Kraft und Befähigung eines einzelnen Menschen, ein fachmännisches Resultat erzielt werden. Ueber „Eisenbahnverhältnisse“ zu schreiben, bleibt dagegen billig jener freien Liebhaberei überlassen, die eben dadurch, dass sie jene Grenzen nicht kennt, den Beweis ihrer Unwissenschaftlichkeit liefert. Wenn nun aber mit einer Unerschrockenheit, die nur in volkswirthschaftlichen Dingen heute noch zu hören ist, offen bedauert wird, dass man über so „praktisch“ wichtige Fragen Arbeiten beginnt, die in erster Reihe wissenschaftliche Zwecke verfolgen und nicht „praktische“ — dann ist die äusserste Grenze überschritten, auf welcher eine Verständigung zwischen der Wissenschaft und der berufsmässigen Unwissenheit noch möglich scheint.

[2]) It could have no communication with any other of the main lines. Vgl. Auszug aus Brunel's Bericht in dem Briefe des Präsidenten der London and North Western an die Railway Commissioners vom 27. Juli 1847, welcher in R. Stephenson's Aussage 1853 mitgetheilt ist. Evid. qu. 2631 (third Report 1853, p. 131—137).

bahnnetzes brachte bereits im Jahre 1845 die praktische Widerlegung dieser Vorstellung. Es zeigte sich damals augenscheinlich, dass ein einzelnes grosses Eisenbahnsystem des Landes nicht von den übrigen isolirt werden könnte, und daher wurde die Thatsache der Existenz der beiden verschiedenen Spurweiten eine Frage von grosser Wichtigkeit. Gegen das Gutachten jenes von Earl Dalhousie geleiteten Eisenbahnamtes wurde die Bill der Great Western für breitspurige Bahnen von Oxford nach Wolverhampton und von Oxford nach Rugby genehmigt und damit das Aufeinanderstossen der verschiedenen Spurweiten gesetzlich anerkannt. Aber es wurde gleichzeitig, wie wir wissen, auf Gesuch des Unterhauses eine königliche Commission zur Untersuchung der Frage der Spurweiten niedergesetzt, bestehend aus Sir F. Smith, Professor Airey und Professor Barlow, welche sechs Monate hindurch 46 Zeugen aus allen sachkundigen Kreisen hörte und wesentlich übereinstimmend mit Dalhousie's Bericht die Verschiedenheit der Spurenweiten als ein sehr grosses Uebel bezeichnete; sie gab der schmaleren Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll sowohl an sich den Vorzug, als namentlich auch mit Rücksicht darauf, dass weitaus der grösste Theil der bestehenden und im Bau begriffenen Eisenbahnen dieselbe angenommen habe. Die Empfehlung ging daher auf gesetzliche Feststellung der einheitlichen Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll für alle künftig zu genehmigenden Bahnen Englands und Schottlands, und ferner auf ein billiges Verfahren zur Herstellung einer Uebereinstimmung der breitspurigen Geleise mit den schmalspurigen. Das auf Veranlassung des Unterhauses abgegebene Gutachten des Board of Trade vom 6. Juni 1846 schloss sich dem Berichte der Commission vollständig an. Die beiden Häuser aber begnügten sich, es bei der bereits entstandenen Verschiedenheit der Systeme bewenden zu lassen und für die Zukunft die schmale Spurweite als die normale vorzuschreiben, soweit es sich nicht um den Bezirk der Great Western handelte; doch auch das nicht einmal ganz entschieden. Es wurde der Vorbehalt ausgesprochen, dass diese Normalspurweite nur gelten sollte

da, wo nicht eine künftige Railway Act eine specielle Bestimmung hinsichtlich der Spurweite machte[1]). Hiermit war freilich nur der Wahrheit gemäss die alte Thatsache bestätigt, dass jede fernere Entscheidung eines Parlamentsausschusses über eine specielle Vorlage, wegen der Identität der Instanz für Verfassungs- und für Verwaltungsrecht, gleiche Gesetzeskraft haben sollte wie jedes allgemeine Gesetz. Aber obgleich sowohl jene Bestimmung als jenes staatsrechtliche Verhältniss bis zur Gegenwart unverändert fortbestehen, hat man seit dem Gesetze von 1846 regelmässig an dem Grundsatze festgehalten, namentlich in neuerer Zeit, Bahnen ausserhalb des Districts der Great Western, lediglich auf Grund der Spurweite von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll zuzulassen; nur in einzelnen Fällen hat sich die Inconsequenz gezeigt, dass man breitspurige Bahnlinien über den alten Bereich der Great Western hinausgehen liess, worüber namentlich vor dem Ausschusse von 1853 Klage geführt wurde[2]) und was der Bericht des Ausschusses seinerseits bedauert[3]).

Zu der Zeit, als die grosse königliche Commission sass, in den Jahren 1865—1867, wurde angesichts der weiteren Verkehrsentwicklung die Umwandlung der breiten Spurweite in die herrschende schmale nur noch als eine Frage der Zeit betrachtet. Gewerbtreibende und Eisenbahnmänner bezeichnen die Verschiedenheit der Spurweite als eine empfindliche Transportstörung an den Puncten, wo die beiden Spurweiten auf einander stossen, als ein „grosses Unglück" für das Eisenbahnsystem des Landes[4]). Selbst die Vertreter der Great Western erkennen die Nothwendigkeit an, dass die breite Spurweite durch die schmale ersetzt werde[5]). Der Vor-

[1]) 9 and 10 Vict. cap. 57 (18. August 1846) § 2: Nothing herein before contained shall apply to any railway constructed or to be constructed under the provisions of any present or future act containing any special enactment defining the gauge of such railway.

[2]) Evid. qu. 764—84, 1232.

[3]) Fifth Report p. 13, vgl. Bd. I, S. 275.

[4]) Royal Commission Evid. qu. 10906—21, 11734—35, 12530—35

[5]) Evid. qu. 17510—15 qu. 13510—31.

sitzende des Verwaltungsrathes der Great Western[1]), das Unterhausmitglied D. Gooch, gesteht, obwohl er ein alter Anhänger der breiten Spurweite sei, sehe er angesichts der während der letzten funfzehn bis zwanzig Jahre ganz veränderten Verhältnisse ein, dass die Zeit gekommen sei, wo man ernstlich erwägen müsse, wie man der Frage der schmalen Spurweite begegnen soll, entweder durch Legung eines zweiten Geleises oder durch Ersetzung des breiten durch ein schmales Geleise. Aber leider würde die Aenderung grosse Kosten verursachen, da nicht bloss die Geleise und was damit zusammenhängt, sondern auch der Fahrpark geändert werden müssten. Und dasselbe sagt der erste Director der Great Western, J. Grierson. Die Kosten werden auf 2 Mill. Pfund geschätzt.

Auch die Commission von 1867 erkennt in ihrem Berichte an, dass die Verschiedenheit der Spurweiten ein grosses Hinderniss für gewisse Gattungen des Verkehrs bereitet, indem sie an allen Grenzpuncten eine mühevolle und kostbare Umladung nothwendig macht, dass sie ferner für den Fall einer Invasion Englands bei der Fortschaffung von Truppen und Kriegsmaterial vom Osten nach dem Westen und umgekehrt ein gefährliches Hemmniss sein würde. Das theoretische Resultat, zu welchem einst die Commission von 1846 gelangte, sei ohnehin jetzt durch die grosse Ausdehnung der schmalen Spurweite auch thatsächlich und unverrückbar bekräftigt. Das Vorhandensein der breiten Spurweite wird daher als ein nationales Uebel anerkannt, zu dessen Beseitigung der finan-

[1]) Im Jahre 1846 gab es rund 700 miles breitspurige Bahnen; seitdem bis 1867 hatte das Parlament etwa 750 miles ferner zugelassen, so dass es damals 1456 miles gab; ausserdem hatten sich aber die Bahnen der breiten Spur, d. h. vornehmlich die Great Western, veranlasst gesehen, 387 miles schmalspurige Geleise neben ihren breitspurigen (mixed gauges) zu legen, so dass es lediglich mit breiter Spurweite nur noch 1069 miles im Jahre 1867 gab. Report Royal Commission 1867 p. 86. Appendix vol. I, p. 275—76, wo eine specielle Uebersicht der Bahnen von breiter und derjenigen von gemischter Spurweite nebst anschaulicher Karte mitgetheilt ist.

zielle Beistand des Parlaments, das an dem Uebel Mitschuld trage, empfohlen wird.

Diese Empfehlungen der Commission von 1867, gleich so vielen anderen, blieben unberücksichtigt, und noch vor dem letzten Vereinigten Ausschusse der beiden Häuser des Parlaments vom Jahre 1872 wurde jenes Misstandes Erwähnung gethan; aber es wurde constatirt, dass die Tage der breiten Spurweite gezählt seien [1]).

Die Agitation für schmalspurige Bahnen mit einer Spurweite von höchstens 3 bis $3^1/_2$ Fuss, welche in den letzten Jahren Fairlie [2]) unternommen hat, nach dem Vorgange des Regierungs-Ingenieurs Pihl in Norwegen (3 Fuss 6 Zoll) und den Erfahrungen auf der Festiniog-Bahn in Wales (1 Fuss $11^1/_2$ Zoll), hat bis jetzt nur einen Gegenstand technischer Controversen geliefert und wird erst dann, wenn die Erfahrung die technische Frage entschieden haben wird, der Gegenstand einer auf Thatsachen gegründeten national-ökonomischen Kritik sein können.

3. An keinem Puncte tritt der Selbstwiderspruch eines an Privatunternehmungen überlassenen Eisenbahnnetzes schärfer hervor als aus dem Gesichtspuncte harmonischen Ineinandergreifens der verschiedenen Unternehmungen. Während nämlich, so lange überhaupt das Princip gewinnbringender Eisenbahn-Unternehmungen nach englicher Weise zugelassen ist, das gemeine Interesse sich an die Hoffnung einer ausgleichenden Concurrenz der verschiedenen Unternehmungen knüpft und diese letzteren selber das Vorhandensein solcher Concurrenz beständig als Rechtfertigungsgrund ihrer Existenz anzuführen bemüht sind, verlangt die Harmonie des Eisenbahnverkehrs, dass von solcher Concurrenz, das bedeutet

[1]) Evid. 1872 qu. 3857 (Price, chairman der Midland) qu. 4262—63 (Allport). Die Great Western ist mit Legung der normalen Spurweite vorwärts gegangen.

[2]) The Battle of the Gauges; Railways or no Railways. By Robert F. Fairlie. With numerous diagrams, photographs, and illustrations. Effingham Wilson. London, 1872. Proceedings of the National Narrow Gauge Convention, held at St. Louis, Mo. June 19, 1872.

Kampf, möglichst wenig oder nichts übrig sei[1]; ja, sie verlangt schlechthin ein einziges Eisenbahnsystem für das ganze Land und womöglich darüber hinaus. Dieser Selbstwiderspruch bezeichnet den fehlerhaften Cirkel, in welchem wir die englische Eisenbahnpolitik sich bisher haben bewegen sehen: die Entwicklung der Thatsachen besteht nur darin, dass auf der einen Seite soviel an Harmonie gewonnen wird, als auf der andern Seite die Besorgniss vor dem Monopol zunimmt, — besteht darin, dass das System fortschreitet und die Hoffnung einer schützenden Mitwerbung schwindet.

Da man diesem Widerspruche nicht klar in's Auge sieht, so bewegt man sich in der Täuschung, es sei eine Verbindung des Guten auf beiden Seiten nebst Beseitigung des Schlechten auf beiden Seiten möglich; man bemüht sich, die Concurrenz mit der Harmonie zu verbinden; man wünscht, dass die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen gerade bis zu der Grenze, welche der gemeine Nutzen fordert, in Einklang wirken, jenseit dieser Grenze aber den vom gemeinen Nutzen erwarteten Kampf führen. Ein umfassendes Erfahrungsmaterial beweist, wie gross diese Täuschung ist.

In demselben Maasse, als Concurrenz unter den verschiedenen Eisenbahnen Englands bestanden, hat man sich über unzureichendes Ineinandergreifen[2]) der Beförderung von Personen und Gütern beklagt. Nachdem die Concurrenz gegenwärtig auf einen gemässigten Kampf grosser Eisenbahncomplexe untereinander und ausnahmsweise einmal auf den erdrückenden Widerstand eines grossen Eisenbahncomplexes gegen einen kleinen Eindringling sich beschränkt hat, wird nur noch über die an solchen Grenzpuncten grosser Gesell-

[1]) Bidder (chairman der Great Eastern) Evid. 1865 qu. 4217: it is impossible to get the full benefit of railroads as long as they are cut up into a small number of divisions. Vgl. Evid. Mulvaney qu. 1177—1214.

[2]) Report Royal Commission 1867 S. 163: the competition may occasionally make it the interest of one company so to run its trains as to disappoint the trains of another company, or prevent the carriages running over both lines, and to refuse such an interchange of goods traffic as would admit of the goods being sent by the shortest route.

schaften entstehenden Unbequemlichkeiten geklagt. Seit der Zeit, wo der Präsident der Handelskammer von Liverpool vor dem Unterhaus-Comitee erklärte, die Concurrenz der Eisenbahnen habe nicht zum Vortheil, sondern zum Schaden des Publicums gereicht, denn indem sie einander chicanirten, hätten sie zugleich das Publicum chicanirt[1], — seit den letzten zwanzig Jahren ist nach allgemeinem Zeugnisse die Harmonie des Verkehrs auf den englischen Eisenbahnen bedeutend fortgeschritten[2]. Während zugestanden wird, dass früher es üblich war und heute gelegentlich noch vorkommt, in feindlicher Absicht den Anschluss- und Durchgangsverkehr zu hemmen, wird von allen Seiten versichert, es sei ein gewaltiger Fortschritt, am meisten seit dem Beginne der sechziger Jahre, darin gemacht worden, und zwar auf dem Wege freundschaftlicher Verständigung der Eisenbahngesellschaften untereinander[3]) und, wie sich von selbst versteht, auf dem directeren Wege der Verschmelzung.

Die Klagen des Publicums über derartige Missstände sind heute verhältnissmässig seltener. Und diese Klagen beziehen sich theils auf ausserordentliche Umstände, wie etwa, dass in einer bestimmten Richtung kein prompter Anschlussverkehr zur regelmässigen Versendung von frischen Fischen nach London besteht[4]; theils betreffen sie kaum zu beseitigende Mängel, wie sie selbst bei einem vollständig centralisirten Eisenbahnsystem vorkommen müssten, dass nämlich nicht auf allen kleinen Stationen zu jeder Zeit ein Anschlussverkehr möglich ist[5]; theils gelten sie temporären Uebelständen, wie diejenigen, welche in der Sommersaison auf gewissen

[1]) Committee 1853. Evid. Bazley qu. 1878—79.

[2]) Report Royal Commission 1867 § 169: since 1853 there has been a growing tendency among some of the larger companies freely to exchange traffic.

[3]) Royal Commission Evid. 1866 qu. 11806, 12244—65, 13761—68, 13802—10, 14811—14, 15275—87, 16383—96, 17626—30, 17497—509, 17533—37; 12808—12, 12536—38.

[4]) Evid. 1866, qu. 16969—81.

[5]) Evid. 1866, qu. 12813—28, 12538—43, 12423—28.

Linien entstehen, wo durch eine ungewöhnliche Anhäufung von Passagieren und Gepäck Verspätungen und Anschlussversäumnisse hervorgerufen werden[1]; theils aber — und das sind die principiell wichtigen Fälle — gelten die Klagen dem Umstande, dass noch ein Rest von Concurrenz vorhanden ist[2]. Ein Wollenfabrikant aus der Nähe von Bradford beschwert sich darüber, dass seine Frachtgüter von Manchester durch die Lancashire and Yorkshire auf einem Umwege befördert werden, um die Midland zu vermeiden, welche ein Stück von dem kürzesten Wege besitzt. Er begnügt sich nicht mit dieser Beschwerde, sondern fügt hinzu, die wirklich noch existirende Concurrenz wirkt für das Publicum ärger als das Monopol, und im vorliegenden Falle würde dem Uebel abgeholfen sein, sobald die Midland mit der Lancashire and Yorkshire vereinigt wäre[3]. Der erste Director der Great Western erklärt es unumwunden, man unterhalte Durchgangsverkehr, soweit eine Concurrenz ausser Frage sei, aber natürlich nicht, um eine andere Gesellschaft mit der eigenen concurriren zu lassen[4]; das Publicum freilich wünsche auf der einen Seite Concurrenz zwischen den Eisenbahnverwaltungen zu haben, und auf der andern möchte es alle Bequemlichkeiten geniessen, welche die Folge einer freundschaftlichen Zusammenwirkung der verschiedenen Verwaltungen sind — Dinge, die offenbar ganz unvereinbar seien[5].

Vor dem Ausschusse des Jahres 1872 über die Verschmelzungen wird geradezu von Gewerbtreibenden anerkannt, dass in der Richtung möglichst directen und prompten Verkehrs die dem Ausschusse vorliegende Verschmelzung der beiden

[1]) Evid. 1866 qu. 12437—39, 13475—85.

[2]) qu. 9289 ff., 9375 ff., 9446 ff., 9465 ff.; vgl. Report Royal Commission 1867 §. 170.

[3]) Evid. 1865 qu. 563—95.

[4]) Evid. 1866 qu. 13471—75.

[5]) qu. 13475: on the hand they desire to have competition and on the other hand they desire to have all the conveniences of companies working together in friendly relations, whereas the two things are quite inconsistent.

Gesellschaften eine Wohlthat sei. Der Vertreter der Handelskammer von Bradford erklärt im Namen seiner Körperschaft, dieselbe wünsche die Vereinigung der London and North Western mit der Lancashire and Yorkshire, und erläutert, wie alsdann der Grund fortfallen werde, welcher, in Folge eines früheren Abkommens der beiden Gesellschaften, den Städten Bradford, Halifax und benachbarten andern die directe Verbindung mit dem westlichen England vermittelst der London and North Western abgeschnitten habe, und wie sie ferner auch nach dem Norden auf einem kürzeren Wege würden reisen können als bisher [1]). Ein lebhafter Gegner der Verschmelzungen aus sonstigen Gründen erkennt diesen Vortheil derselben bereitwillig an [2]). Die Eisenbahnmänner selber natürlich bestätigen dies immer wieder [3]). Nur beiläufig mag daran erinnert werden, wie die Zersplitterung des irischen Eisenbahnsystems die hauptsächliche Klage aller dortigen Interessenten ist: im Westriding von Cork giebt es acht von einander unabhängige Eisenbahngesellschaften, welche zusammen 115 englische Meilen (25 deutsche Meilen) Eisenbahnlinien besitzen [4]). Der Werth der Verschmelzungen mag, je nachdem sie grosse Hauptlinien in eine Hand bringen oder einen grössern Bezirk centralisiren, für die verschiedenen Arten des Verkehrs verschieden geschätzt werden [5]); aber für die consequente Entwicklung eines an allen Puncten in einandergreifenden Verkehrs sind beide Arten gleich nothwendig oder unvermeidlich [6]).

So lange die völlige Vereinigung verschiedener Eisenbahngesellschaften nicht erreicht ist, kann eine freundschaft-

[1]) Evid. 1872, qu. 1701.

[2]) Evid. qu. 3186—88.

[3]) Evid. qu. 39 (Cawkwell).

[4]) Royal Commission Evid. Bence Jones qu. 4725—39.

[5]) Evid. 1872, qu. 3660.

[6]) Evid. 1872. Sir W. Wright, chairman der Hull Dock Company qu. 2375 bis 2425. Ein Krieg würde, wie dieser Zeuge meint, die Nothwendigkeit einer einzigen Verschmelzung beweisen qu. 2375; die Missstände einer partiellen Verschmelzung werde der Fortschritt weiterer Verschmelzung aufheben qu. 2413—14.

liche Verständigung in mehr oder weniger vollkommenem Grade das Ineinandergreifen des Verkehrs sichern. Allenthalben aber, wo eine solche freundschaftliche Verständigung nicht allein nicht besteht, sondern wo auch die Natur des Verhältnisses einen feindlichen Gegensatz bedeutet, da fragt es sich, in wie weit auch in solchen Fällen eine Harmonie des Verkehrs hergestellt werden kann. Diese Frage ist der Brennpunct des oben bezeichneten Widerspruches, und um ihn dreht sich die englische Eisenbahngesetzgebung der Jahre 1854 und 1873. Weil die Gesetzgebung sich niemals entschlossen hat, die grosse Consequenz zu ziehen und mit dem Princip der Concurrenz im Eisenbahnwesen zu brechen, weil demzufolge thatsächlich ein Rest der Concurrenz im englischen Eisenbahnwesen sich forterhalten hat, welchen man zum Schutz des gemeinen Nutzens zu erhalten oder zu verstärken sich bemüht, — weil andererseits die Zweckmässigkeit des Eisenbahnsystems unter dieser Concurrenz leidet, so ist man immer wieder vor das Problem gestellt: wie lassen sich jene Concurrenz und diese Zweckmässigkeit vereinigen?

Die Antwort ist gewesen: gesetzliche Erzwingung des Durchgangsverkehrs für concurrirende Eisenbahngesellschaften. Das Gesetz von 1854 verlangt[1], dass jede Eisenbahngesellschaft jeder andern billige Förderung gewähre für Empfang, Fortschaffung und Ablieferung der Transportgegenstände, und dehnt dies Verlangen und umgekehrt dies Recht auch auf die Canalgesellschaften im Verkehr mit einander oder mit Eisenbahngesellschaften aus. Das Gesetz will hiemit einen Anschlussverkehr und prompte Weiterbeförderung in den Grenzen der Billigkeit (reasonable facilities) erzwingen, und was „billig" sei, darüber soll der Gerichtshof der Common Pleas entscheiden. Obwohl bei Einbringung jenes Gesetzes Cardwell mit bescheidenem Bedauern darüber, dass er erst im Jahre 1853 ins Ministerium gekommen sei, um das englische Eisenbahnsystem einzurenken, — den Zweck des Gesetzes dahin

[1]) Bd. I, S. 279—80.

bestimmte[1]), dass die Eisenbahnen werden, was einst die Landstrassen waren, des Königs Hochstrassen, dass es keine Allianz unter ihnen weder defensiv noch offensiv gebe, sondern dass sie alle unterworfen seien und im Frieden leben unter der Aegide des Gesetzes: obwohl so grosse Aussichten an jenes Gesetz von seinem Schöpfer geknüpft worden waren, — war man im Jahre 1873, als die neue Bill zur wirksameren Handhabung der Traffic Act von 1854 eingebracht wurde, nicht wenig von der Kunde überrascht, dass solch ein Gesetz vorhanden sei[2]). Mit ähnlich grossen Worten kündigte damals der — inzwischen unter die Lords versetzte — Handelsminister Ch. Fortescue die neue Vorlage an, welche durch ein neues Eisenbahntribunal, an Stelle des gemeinen Gerichtshofes, jene alte Acte wirksamer machen wollte[3]).

Die Vertreter der grossen Eisenbahngesellschaften versichern, ein gesetzlicher Zwang sei überflüssig; die Beförderung von Personen und Gütern liege ja in ihrem eigenen Interesse, und dieses Interesse sei viel stärker als irgend eine Parlamentsacte[4]). Die zweite Hälfte dieser Behauptung ist leider thatsächlich richtig; die erste ist es leider nicht; sonst würden nicht immer wieder Klagen sich hören lassen, und man würde sich nicht die Mühe geben, solch ein Gesetz zu machen und nach langer Untersuchung zu erneuern. Von anderer Seite klammert man sich um so lebhafter an den Gedanken eines hohen Tribunals, welches leisten soll, was der gemeine Gerichtshof und die Schiedsgerichte (die man durch Gesetz vom Jahre 1859 für diesen Zweck eingerichtet hat) nicht gekonnt haben[5]). Aber auch hier ist es wieder eine Frage

[1]) Bd. I, S. 277.

[2]) Times Febr. 13, 1873.

[3]) Bd. I, S. 353—57; vgl. die Empfehlung des Report Royal Commission 1867, § 170, welche durch das Board of Trade als die sachkundige Behörde jeden angemessenen Fall vor den Gerichtshof gebracht haben wollte.

[4]) Bidder Evid. Royal Commission 1866, qu. 17516—23. Clarke ibid. qu. 12808—28, 12925—26. Allport ibid. qu. 12536—43. Cawkwell 1872, qu. 6692—708.

[5]) Evid. Royal Commission H. Lees, presid. Chamber of Commerce Edinburgh qu. 9284—9420.

staatlicher Macht, deren Anruf nur einen zweideutigen Wiederhall findet. Man klagt, der Schwache sei dem Starken, die kleinere Eisenbahn der grossen schutzlos preisgegeben, und man bestätigt von allen Seiten, das Gesetz von 1854 sei ein todter Buchstabe geblieben[1]). Namentlich sind es die Beamten des Board of Trade, der Secretär Mr. T. H. Farrer und der Inspector Capt. Tyler, welche Vorschläge für Bildung eines solchen neuen Tribunals machen[2]), indessen weniger sanguin als die Handelskammer von Edinburg und wohl gar offen erklärend, es sei wenigstens ein nützliches Experiment — was an minder verantwortlicher Stelle in „letzter Versuch" übersetzt wurde. Es wird daran erinnert, schon Cardwell habe im Jahre 1854 eine solche Behörde errichten wollen[3]); aber die Eisenbahngesellschaften seien zu stark gewesen, und ihr Einfluss habe ihn gezwungen, sich mit dem Court of Common Pleas zu begnügen. Ob gegenwärtig wohl die Ruhe, mit welcher die Eisenbahngesellschaften das neue Tribunal über sich haben ergehen lassen, die Ruhe des Lammes oder die Ruhe des Löwen ist? . . .

Bis zu diesem Augenblicke ist das Tribunal noch zu kurze Zeit in Wirksamkeit, um ein Urtheil zu gestatten. Wir wissen, dass es nur auf eine experimentelle Frist von fünf Jahren eingesetzt ist.

Doch die Sicherung eines prompten Anschlussverkehrs ist nicht das Einzige, was man im Interesse der Harmonie des Eisenbahntransports vorschlägt. Man geht hie und da weiter und empfiehlt, — und man hat es auch von Parlamentswegen versucht, — halb anknüpfend an jenes nebulose Recht der Freiheit der Bahn[4]), dass der einen Gesellschaft von Parlamentswegen die erzwingbare Befugniss ertheilt werde, auf der Bahn einer andern Gesellschaft zu fahren. Natürlich handelt es sich auch hier lediglich um feindliche Gesellschaf-

[1]) Evid. 1866, qu. 9288 — 9309, 9400. Allport 1872, qu. 604—10: that Act practically a dead letter.

[2]) Evid. 1872, qu. 6898—6913, 7432—37, 7682—87.

[3]) Farrer 1872, qu. 7767—74.

[4]) Evid. 1872. Rayner qu. 932—34.

ten; denn die einander freundlich gesinnten schliessen freiwillige Uebereinkünfte dafür, gegen die man sich aus andern Gründen zu schützen sucht, statt dass man sie aus jenem Grunde zu erzwingen hätte. Um das Missverständniss zu vergrössern, bezeichnet man eine solche Befugniss mit demselben Worte „running powers", worunter in der Wirklichkeit die auf Grund eines geschäftlichen Abkommens — unabhängig von jedem gesetzlichen Zwange — erworbene Befugniss zum Befahren der benachbarten Bahn verstanden wird, deren Ausübung dann nothwendigerweise nach einheitlichem Plane gemeinsam mit der gewährenden Bahn stattfindet. Man findet, die Concurrenz auf der Schiene sei volkswirthschaftlich rationeller als die Concurrenz verschiedener Schienen[1]: man verwechselt aber das Wünschenswerthe mit dem Ausführbaren.

Die Zahl der Anwälte dieser Reform ist ausserordentlich gering — die Zahl und das Gewicht der Aussagen gegen die Möglichkeit der Reform erdrückend.

Der Gedanke selbst ist alt; denn er knüpft an das noch ältere und noch weitere Princip an, welches in allen Eisenbahnacts niedergelegt ist. Und schon im Jahre 1853 wurde vor dem Comitee des Unterhauses ein reichhaltiges Zeugniss darüber abgelegt. In 99 unter 100 Fällen, sagte Laing, ist das aus Gründen der Sicherheit absolut unmöglich; das Urtheil aller Sachverständigen darüber würde überwältigend sein[2]. Robert Stephenson erklärte: ich habe solche erzwingbaren „running powers" stets, vom ersten Tage meiner Eisenbahnerfahrungen, aus Gründen der Sicherheit und der zweckmässigen Verwaltung aufs stärkste verurtheilt[3]. Die sämmtlichen andern Zeugen jener Untersuchung, mit Ausnahme eines einzigen[4], stimmen mit Stephenson und Laing überein[5]. Die Gründe sind: — in erster Reihe die Unsicher-

[1] Evid. 1872, qu. 944.
[2] Evid. 1853, qu. 206—10.
[3] Evid. 1853, qu. 1110.
[4] S. Clarke qu. 393—445, 610—12.
[5] Capt. Huish qu. 1219—21. Capt. Simmons qu. 2419—44, qu.

heit, in zweiter Reihe die Unbilligkeit, dass ein Theil des eigenen Verkehrs einer fremden Gesellschaft überliefert werden sollte. Auch der einzige, anders urtheilende Seymour Clarke, will die „running powers“ nur „in terrorem“ und will zur Wirksamkeit des Schreckens ein starkes Tribunal haben. Der königliche Eisenbahn-Inspector Captain Simmons legt einen amtlichen Bericht über Eisenbahnunfälle vor, welche die Folge eines ähnlichen Versuches waren, da erstens man nicht wusste, wer der rechtmässige Eigenthümer der Linie sei, zweitens ein nothwendiges Einverständniss zwischen den beiden Gesellschaften fehlte.

Und neunzehn Jahre später haben sich in gleicher Weise die Aussagen gegen dieses Aushülfsmittel erklärt. Allport und Price, der Director und der Präsident der Midland, wünschen die erzwingbaren „running powers“ für die Midland, als Schutz der Midland gegen die zu verschmelzenden beiden Bahnen der London and North Western und Lancashire and Yorkshire. Beide verwahren sich dagegen, dass jene allgemein einzuführen seien (Price nennt es ein communistisches Princip), und führen als Beweis der Ausführbarkeit des von ihnen Gewünschten nicht erzwungene, sondern laut freien Vertrages ausgeübte Befugnisse dieser Art an[1]) — was gar nichts beweist. Es ist der Ausdruck der Ansichten aller sachverständigen Zeugen, was Farrer sagt: diese Befugnisse sind nützlich, wo sie auf einem freien Abkommen beruhen; sie haben stets versagt, wo sie in Concurrenz ausgeübt worden[2]). Es ist nur die Alternative: entweder dem Berechtigten gelingt es, die gesetzlichen Befugnisse geltend zu machen — also regelmässig, wenn eine grosse Gesellschaft die berechtigte ist,

2508—13. J. Swift qu. 767—72, 833—40, 873—76. J. Hawkshaw qu. 3346—49. R. Baxter qu. 3510. J. M'Gregor qu. 4041—47. J. Allport qu. 4250 bis 84.

[1]) Price Evid. 1872, qu. 3969—90, 4068. Allport qu. 4349—4441. 4870. 4273—82.

[2]) Evid. 1872, qu. 7267—31. So sagt Allport selber: running power... no difficulty, if parties really desirous of accommodating each others! qu. 416.

— dann ist die Folge eine Abfindung der berechtigten durch die verpflichtete Gesellschaft, die sich so „der auferlegten Strafe" entzieht, mit dem Ergebnisse, dass nur die beiden Gesellschaften in andere Lage gekommen sind, nicht der gemeine Nutzen; oder aber, die berechtigte Gesellschaft ist zu schwach, ihr Recht geltend zu machen, dann ist überhaupt nichts erreicht. Ueber die letztere Alternative liefert der Director der North British ein reichhaltiges Material: jede Art von Chicane sei ihnen in den Weg geworfen worden von der Caledonian und der London and North Western, und die Vollmachten haben sich als ganz nutzlos erwiesen[1]).

Auf ein reichhaltiges Zeugenmaterial sich stützend, wobei sich mit geringen Nüancen fast dieselben Worte, gewiss aber dieselben Ansichten wiederholen[2]), kommt der Ausschussbericht von 1872 zu dem kaum anfechtbaren Resultate[3]), dass in allen Fällen, wo die eine Eisenbahngesellschaft auf den Schienen einer andern gefahren sei, dies auf Grund eines freien Vertrages (agreement) geschehen sei, wodurch sich die Eigenthümerin der Bahn verpflichtet habe, den Fahrplan zu ordnen und die nöthigen Vorkehrungen zu treffen. Es liege aber absolut kein Fall vor, wo jemals solche Befugnisse, wie streng auch immer gefasst, wirksam geworden seien, wenn die Eigenthümerin der Bahn ihnen widerstrebt hätte; im Gegentheil bewiesen alle bisherigen Versuche die Vergeblichkeit solcher Bemühungen. Obenein könne es auf längeren Strecken nur dann im Interesse einer andern Gesellschaft liegen, die fremde Bahn zu befahren, wenn sie auch den Localverkehr nebst dem Durchgangsverkehr zu versorgen berechtigt wäre: dies aber würde ein ungebührlicher Eingriff in das Recht der eignenden Gesellschaft sein. Gelänge indessen wirklich, was man beabsichtige, dass concurrirende Bahnzüge verschiedener Gesellschaften auf derselben Schiene

[1]) Evid. 1872 M'Pherson qu. 4877—4945, 5000-02.

[2]) Evid. qu. 1631—40, qu. 1723—29, qu. 1764, 3667—80, 3842—43, 4264—69, 4401—02, 4578—87, 5218-30, 5517—26, 6890—92, 6992—7008, 5142, 5294—96, 5389. Vgl. Evid. Royal Commission 1866, qu. 15897 bis 903.

[3]) Report Joint Committee 1872, p. 45.

verkehrten, so würde dies regelmässig eine grosse Vergeudung von Beförderungskosten einschliessen, da mehrere Unternehmer das thäten, was jetzt ein einziger zu thun im Stande ist. — Der Bericht der königlichen Commission von 1867, wenn auch nur flüchtig diesen Gegenstand berührend, sprach sich in ähnlichem Sinne aus[1]).

Ein Amerikaner, welcher sich rühmt, das Blaubuch von 1872 durchgelesen zu haben, C. F. Adams, Mitglied des Eisenbahnamts von Massachusetts, sagte in einem im vorigen Jahre gehaltenen Vortrage vor dem Eisenbahnausschusse der Staatslegislatur[2]), er möchte Niemand dieselbe Arbeit auferlegen, ausser zur Strafe für ein Verbrechen. Obwohl ich es mir nicht habe ersparen können, zehnmal soviel und vielleicht noch etwas mehr durchzulesen, möchte ich auch meinerseits keine härtere Zumuthung an Andere stellen als jener Amerikaner. Darum bitte ich diejenigen Herren, welche auf deutschen Handelstagen und volkswirthschaftlichen Congressen englische Verhältnisse als maassgebende Vorgänge anführen oder solche Anführungen widerlegen, wenigstens den Bericht jenes Ausschusses von 1872 aufmerksam durchzulesen. Ich weiss sehr wohl, dass derselbe im vorigen Jahre öffentlich citirt worden ist, aber ich traute meinen Augen nicht, als ich fand, wie er citirt worden ist[3]). Und muss man nicht noch heute, wie jener englische Staatsmann des vorigen Jahrhunderts, staunen, dass trotz beständiger Anrufung englischer Erfahrungen von diesen so gar nichts gewusst wird, wenn man liest, dass eine industrielle Reichstags-Autorität auf dem deutschen Handelstage von 1872[4]) Folgendes redete:

„Ich bin nämlich der Meinung, dass das geeignetste Mittel, um den Gedanken der Concurrenz unter den Eisen-

[1]) Report § 166.

[2]) Speech of Charles F. Adams on behalf of the Mass. Board of Railroad-Commissioners Febr. 14, 1873. Boston Osgood u. Co. 1873.

[3]) Verhandlungen des volkswirthschaftlichen Congresses in Wien, 1873, S. 73.

[4]) Verhandlungen des 5. deutschen Handelstages zu Leipzig vom 13. bis 15. Mai 1872, S. 32.

bahnen fruchtbringend zum Austrage zu bringen, darin besteht, dass man einer Eisenbahngesellschaft von Gesetzeswegen gestattet, auch die Schienenstränge und die Betriebsanlagen einer andern Eisenbahn mit ihren Locomotiven und Wagen zu benutzen Ich weiss sehr wohl, man sagt: auch in England ist der Concurrenzbetrieb nicht eingeführt, dieses System stösst überall auf unüberwindliche Schwierigkeiten; allein das ist eins von den vielen Märchen, mit denen man das deutsche Publicum irreführt".

4. Nachdem soviel von den misslungenen Versuchen auf hoffnungslosem Wege gesagt worden, bleibt uns noch übrig, das schon im historischen Theile kurz erwähnte Eisenbahn-Clearinghouse (Abrechnungs-Haus) etwas näher ins Auge zu fassen.

Das Clearinghouse ist das Gegenstück des Board of Trade: jenes ist die Behörde für das, was die Eisenbahngesellschaften im gegenseitigen Interesse thun wollen, und sie ist von grossem Erfolge; dieses ist die Behörde für das, was die Eisenbahngesellschaften im öffentlichen Interesse thun sollen, und sie hat fast keinen Erfolg.

Im Jahre 1847 begründet und im Jahre 1850 mit den Rechten einer Corporation ausgestattet[1], war jenes Institut noch 1853 so wenig in den Vordergrund getreten, dass ein Mitglied im damaligen Untersuchungsausschusse einen Eisenbahndirector fragte, was er damit meine, wenn er von dem Clearinghouse spreche[2]. Heute gehören ihm fast alle Eisenbahngesellschaften des Landes, etwa hundert[3], an und namentlich alle grossen Gesellschaften.

Der Zweck ist Abrechnung über die Einnahmen und die Leistungen, welche im Durchgangsverkehr (through traffic)

[1]) Bd. I, S. 261—63. Der Report Joint Committee nennt ausdrücklich 1847 als das Anfangsjahr; dagegen der Secretär des Clearinghouse Evid. 1872, qu. 5546 nennt 1842.

[2]) Evid. 1853, qu. 1229.

[3]) Bereits im Anfange des Jahres 1872 waren es 99 Gesellschaften. Vgl. die specielle Liste derselben Appendix Min. Evid. Joint Committee 1872, p. 904—5.

zwischen zwei oder mehr Eisenbahngesellschaften entstehen[1]. Jede Gesellschaft ist berechtigt, einen Delegirten zur Vertretung im Collegium des Clearinghouse abzusenden. Diese Delegirten kommen in jedem Vierteljahre einmal zusammen, um festzustellen, welche Sätze berechnet werden sollen für die Ladekosten auf der Abgangs- und der Ankunftsstation (terminal expenses), sowie für Benutzung fremder Wagen, und um über verwandte, mit dem Abrechnungswesen zusammenhängende Gegenstände Entscheidung zu treffen. Die Festsetzung des gegenseitigen Verhältnisses, in welchem die einen Durchgangsverkehr gemeinsam besorgenden Gesellschaften an dem Durchgangssatze participiren, ist Sache des eigenen Abkommens der betheiligten Gesellschaften, und regelmässig ist diese Frage erledigt, ehe ein praktischer Fall und ein Ausweis darüber an das Clearinghouse gelangt. Das Clearinghouse setzt dieses als geordnet voraus; ist es aber nicht geschehen und können sich die Gesellschaften nicht mit einander einigen, so bleibt die Abrechnung beim Clearinghouse unerledigt, bis eine solche Einigung erzielt ist. Dagegen stellt das Clearinghouse terminals und Wagenmiethe für alle gleichgeltend fest, weil angenommen wird, dass dies sich — ähnlich wie es im internationalen Postverkehr geschieht — auf die Dauer durch das Hin und Her ausgleicht. Selbst, auf Anrufung der uneinigen Gesellschaften, schiedsrichterlich einzutreten, vermeidet das Clearinghouse so viel wie möglich.

Die absendende Station schickt dem Clearinghouse ein Verzeichniss ein über die beförderten Personen und Güter, über Zahl der Wagen mit Angabe der Wagennummern, über Gewicht der Güter und Betrag der auf der Abgangs- oder der Endstation erhobenen oder zu erhebenden Frachtgelder. Die Empfangsstation sendet einen ähnlichen Ausweis ein. Und wenn diese beiden übereinstimmen, so nimmt das Clearinghouse die Vertheilung vor, indem es zunächst jeder der beiden Gesellschaften, welche absendet und welche empfängt, den Betrag

[1]) Vgl. für das Folgende Evid. 1872, qu. 5545—79 und Appendix p. 839—945.

der geltenden terminals gutschreibt und den hiernach übrigbleibenden Betrag der ganzen Fracht nach dem dem Clearinghouse mitgetheilten Verhältnisse p. mile auf die Betheiligten repartirt. Bei den Fahrgeldern für Passagiere werden keine terminals berechnet. — Alsdann wird am Ende jedes Monats von dem Clearinghouse eine Uebersicht an alle Gesellschaften gesandt, welche einen Auszug der laufenden Monatsrechnung enthält, und zwar erstens die Stationen, zwischen welchen der Verkehr sich bewegt hat, zweitens das Gewicht und die Classe der Güter (die Zahl der Passagiere), drittens die Vergütung für terminals, viertens die Meilenlänge des ganzen Transportes und den Antheil der betreffenden Gesellschaft daran, endlich den ganzen Frachtbetrag, welchen die Stationsvorstände vereinnahmt haben. Auf Grund dieses Auszuges ergiebt sich ein Saldo zu Gunsten oder zu Lasten der Gesellschaft gegenüber einer oder mehreren anderen Gesellschaften[1]).

Die regelmässige Repartition der Frachtantheile, nach Abzug der terminals, findet in gleichen Sätzen p. mile statt; in besonderen Fällen nur wird für eine einzelne Strecke ein höherer Antheil p. mile gewährt; so beispielshalber für eine kostbare Brücke, die etwa bei einer Länge von einer mile gleich drei miles in der Abrechnung behandelt wird. In den Fällen, wo zwei Linien von verschiedener Länge auf gleiche Endpunkte losgehen, und wo die beiden eignenden Gesellschaften über beiderseitige Festsetzung des Satzes für die kürzere Linie übereinkommen, da berechnet das Clearinghouse dem entsprechend die kürzere Meilenlänge in der Repartition.

Vierteljährlich kommen ausserdem die Güterbeförderungs-Directoren (good's managers) der einzelnen Gesellschaften zusammen, namentlich um die Güterclassification einer Prüfung zu unterwerfen. Die bestehenden Classen, wie sie aus diesen Besprechungen im Laufe der Jahre hervorgegangen, sind gründlicher und specieller als die meist oberflächlichen, in

[1]) Im Jahre 1872 betrug der monatliche Durchschnitt 260 000 Abgangs- und Ankunftsstationen, zwischen denen der Verkehr von durchschnittlich 3 Gesellschaften sich bewegte, qu. 5566.

rohen Umrissen gehaltenen und von einander abweichenden Güterclassificationen in den einzelnen Special Acts, welche darin zusammen mit den Tarifmaximis aufgeführt werden. Die Absicht der Clearinghouse-Classification ist, eine gleiche Eintheilung der Güter für alle Gesellschaften des Landes zu haben: alle Güter, die einer Classe angehören, haben denselben Frachtsatz; aber es ist jeder einzelnen Gesellschaft überlassen, welchen Frachtsatz sie für jede Güterclasse bestimmen will. Diese Einrichtung bindet also jede einzelne Gesellschaft vielmehr den andern Gesellschaften gegenüber, als dem Publicum; sie verlangt, dass alle Frachtgüter, welche durch die Majorität der Directoren in die gleiche Classe gestellt sind, im Tarife jeder Gesellschaft auch gleich behandelt werden — so dass kein Satz für einen einzelnen Artikel gestattet ist, der nicht die ganze Classe trifft. Eine Modification ist nur auf Beschluss der periodisch zusammentretenden Directoren möglich, oder ausnahmsweise für zwei oder mehr Gesellschaften auf Ansuchen der betreffenden, durch Zustimmung aller anderen dabei interessirten Gesellschaften.

Die Eintheilung der Güter, welche im Januar 1872 in Geltung war[1]), ist folgende:

1. Mineral class, enthaltend Kohlen, Kalksteine, Salz. Güter dieser Art werden nur auf der Schiene fortgeschafft, ausschliesslich aller andern Dienste: Ein- und Ausladen, sowie An- und Abfahren besorgen Absender und Empfänger. Das geringste Quantum sind 4 tons.

2. Special class, enthaltend andere Massengüter, wie Holz, Asphalt, Asche; Minimum sind 2 tons; Beförderung ebenfalls nur von Station zu Station.

3. Die im engern Sinne in England sogenannten Güter (goods), welche in fünf Classen zerfallen, die nach Werth, Sperrigkeit, Gefährlichkeit der Güter abgestuft sind. Hier ist Einlade- und Ausladegebühr regelmässig in den Sätzen mit eingeschlossen; doch darf die Abfuhr von der Bahn

[1]) Appendix p. 909—928.

nur bei Quantitäten von höchstens drei tons (Seitens der versendenden Station) der Empfangsstation ohne besondere Anfrage aufgegeben werden.

Im Ganzen giebt es also sieben Güterclassen beim Clearinghouse.

Zur Feststellung des Durchgangsverkehrs fremder Wagen sind an den Anschlussstationen Bedienstete aufgestellt, welche die nöthigen Aufzeichnungen machen, gemäss den vorgeschriebenen Marken, welche die Wagen der verschiedenen Gesellschaften tragen (Name der Gesellschaft, Wagen-Nummer, Route, Abgangs- und Endstation). Aus den Eintragungen, die jede Gesellschaft auf diese Weise macht, werden die Abrechnungen über die Wagen nach den für jede Wagenclasse vom Clearinghouse bestimmten Sätzen vorgenommen. Verzögerungen und Beschädigungen der Wagen werden ebenfalls nach den hier geltenden Bestimmungen behandelt, Streitfälle darüber beim Clearinghouse entschieden.

5. Sehen wir nach den vorangegangenen allgemeinen Erörterungen jetzt zu, wie sich der wirkliche Verkehr auf den englischen Eisenbahnen gestaltet hat, so drängt sich uns zunächst die Unklarheit der Rechtsverhältnisse zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem ihre Leistungen beanspruchenden Publicum auf, welche die Folge jener ursprünglichen gesetzlichen Vorstellung von den Eisenbahnen ist, die nur durch die Thatsachen, niemals durch die reformirende Hand des Gesetzgebers berichtigt worden ist.

a. In unauflöslicher Anknüpfung an das überkommene Recht bestimmen die Gesetze Folgendes. Gegen Zahlung des Bahngeldes sollen alle Personen berechtigt sein, mit Locomotiven und Wagen die Bahn zu benutzen (8 Vict. cap. 20 sect. 92); die Bahngesellschaft darf (it shall be lawful for the Company) auf ihrer Bahn die Beförderung der ihr dazu angebotenen Güter oder Passagiere vornehmen gegen Zahlung von Frachtsätzen innerhalb der für sie festgestellten gesetzlichen Maxima (8 Vict. cap. 20 s. 86); der innerhalb der Maxima gestattete Spielraum zur Aenderung der Fracht- und

Bahngeldsätze darf nicht benutzt werden zu dem Zwecke, irgend eine Person zu begünstigen oder hintanzusetzen (ibid. s. 90). Das Gesetz von 1854 schärft erneut den alten Grundsatz ein, dass keinerlei Bevorzugung oder Hintansetzung gegen irgend Jemand stattfinden solle, sei das eine Person oder eine Gesellschaft, vielmehr dass alle billige Förderung (reasonable facilities) gewährt werden solle (17 and 18 Vict. cap. 31 s. 2).

Diese Vorschriften aber bedeuten, auf die Wirklichkeit angewendet, dass ein gesetzlicher Zwang nur besteht: erstens für Offenhaltung der Bahn; zweitens für gleiche Behandlung aller Verkehrsinteressenten. Dagegen ist die Bahngesellschaft frei — sie hat die gesetzliche Erlaubniss, nicht den gesetzlichen Befehl — auf ihren Schienen zu befördern, was und was nicht sie will; gebunden ist sie in dieser Freiheit von Gesetzeswegen nur durch die den alten Grundsatz stets wiederholende Vorschrift[1]) der gleichen Behandlung (equal treatment). Hiernach kann eine Bahn, im Sinne des Gesetzes, z. B. eine besondere Gattung des Güterverkehrs zurückweisen, wenn sie nur den Grundsatz der gleichen Behandlung nicht verletzt, also für Niemand diese Gattung von Gütern befördert. Es folgt aus jenem Grundsatz für sie weiter das Recht, in bestimmter Weise, unter gewissen Einschränkungen, eine Gattung von Gütern zu befördern, immer vorausgesetzt, dass die gleiche Behandlung aller Interessenten stattfindet; so kann sie für den Kohlentransport die Stellung der Wagen von den Absendern verlangen oder, umgekehrt, fremde Wagen von ihrer Bahn ausschliessen, wenn sie sich hierbei gegen Alle gleich verhält. Die Vorschrift der „billigen Förderung“ schliesst aber unter allen Umständen eine angemessene Promptheit des Transportes in sich, wobei der Usus und im Streit-

[1]) Report Royal Commission § 138: Thus railway companies may decline to carry such classes of articles, as they think fit ... and the public fail to obtain the benefit of those provisions of the general Act empowering all persons to use the railways, which were intended to render the railways a general means of conveyance.

falle der Gerichtshof zu entscheiden hat, was für eine Lieferungsfrist „reasonable“ sei.

In diesem Zustande der Gesetzgebung zeigt sich die Lücke[1]), dass nur die Bahn als Gegenstand öffentlichen Rechts, der Frachtbetrieb als Gegenstand privaten Rechts (mit der Einschränkung der „gleichen Behandlung“) angesehen wird, während die unausweichliche Consequenz der Wirklichkeit, welche den Frachtbetrieb an das Bahneigenthum festgebannt hat, für die Gesetzgebung die Nothwendigkeit in sich schliesst, dass der Frachtbetrieb ebenfalls dem öffentlichen Rechte unterworfen werde, d. h. dass nicht dem Privatinteresse der Actien-Gesellschaft die Beförderung anheimgegeben sei, sondern dass dieselbe eine öffentliche Verpflichtung habe, welche sie aus der Consequenz des ihr verstatteten Unternehmens bei Strafe zu leisten hat. Wenn das moderne Gewerberecht sich halb oder ganz bewusst auf den Standpunkt gestellt hat, dass im Allgemeinen jede Leistung im wirthschaftlichen Verkehre ein rein privatrechtlicher Act sei, da man dem Privatinteresse der Betheiligten überlassen dürfe, zu leisten, was der Verkehr verlangt; wenn neuerdings gegenüber gewissen praktischen Fragen über die Stichhaltigkeit dieses Princips Zweifel aufgestiegen sind, zu deren Lösung es eingehender Erörterungen bedürfen wird: so scheint für den

[1]) Selbst der Bericht der Royal Commission 1867 erkennt dies an (s. o.) und verlangt, in Anbetracht, „ein wie grosser Theil des ganzen Verkehrs jetzt auf die Eisenbahnen angewiesen ist, dass die Eisenbahngesellschaft durch Gesetz gebunden sein solle, Transportmittel zu stellen u. s. w.“ (§§ 137—139); aber auch unter dieser „recommendation“ steht in Farrer's Uebersicht das „Nothing done“ (Appendix Joint Committee 1872, p. 760). Wie zu diesem, in dem Bericht der königlichen Commission und dem ihm zu Grunde liegenden Zeugenmaterial dargestellten Rechtszustande der Grundsatz des gemeinen Rechts von England passt, dass „ein gemeiner Frachtführer verpflichtet ist, Güter zu befördern“, dies zu untersuchen, ist Aufgabe des Juristen. Vgl. die Aussage des Baron of the Court of Exchequer, Martin, vor dem Sel. Committee of the House of Commons on Compensation of Accidents 1870, qu. 842: the common law makes it incumbent upon carriers of goods ...; aber: ... to carry all persons there is no obligation upon them.

vorliegenden Fall gewiss zu sein, dass hier der öffentlichrechtliche Charakter der Leistung im Geiste des historischen, niemals unterbrochenen englischen Rechtes liegt, wie es sich in dem Common Law vorfindet (vgl. die Anmerkung S. 79). Auch ist es ja Thatsache, dass — vermöge jener wunderbaren wechselseitigen Durchdringung von privatem und öffentlichem Rechte — der schroffe Egoismus der doctrinären Gewerbefreiheit auf englischem Boden nicht zu finden ist, hier vielmehr durch die beständig hineinragenden Gebote und Verbote des öffentlichen Rechts an seinen Bezug auf die Gesammtheit gemahnt wird. —

Die gegenwärtige Unklarheit der Rechtsverhältnisse zwischen Eisenbahngesellschaft und Publicum[1]) wird dadurch

[1]) Wenn in der eben angeführten Aussage des Baron of the Court of Exchequer behauptet wird: there may be some provision in the Acts of Parliament which renders it incumbent upon railway companies to carry all persons, but otherwise J apprehend there is no obligation upon them; that is to say that no man who went to a railway station could bring an action against the Company for refusing to be a carrier of passengers, in common law — so ist dieser Zustand des gemeinen Rechts eben modificirt durch das Statute law, welches equal treatment vorschreibt, und ruht nicht bloss auf dem in derselben Aussage hervorgehobenen thatsächlichen Schutze „a great anxiety to carry passengers and make money.“ Vollends ist der andere Baron der Court of Exchequer, Bramwell, im Irrthume, wenn er an derselben Stelle (qu. 842 am Ende) sagt: J do not see what there is to prevent their saying to each individual passenger as he comes „We will carry you upon such and such terms“; J mean in private law. Vgl. dagegen Railway and Canal Traffic Act 1854: no such company shall make or give any undue or unreasonable preference or advantage to or in favour of any particular person or company etc. — Sehr bezeichnend für die Unklarheit des Rechtszustandes ist, dass die beiden Barons verschiedene Ansichten unter einander haben; der eine (Martin) meint, die Bahn könne keine verschiedenen Bedingungen stellen, aber sie könne jeden Einzelnen zurückweisen von dem Zuge. Der andere dagegen (Bramwell) sagt: sie kann nach dem Gesetze Keinen zurückweisen, aber sie kann dem Einzelnen verschiedene Bedingungen stellen. a. a. O. qu. 844. — Hiermit ist zu vergleichen die Aussage eines Eisenbahnverwaltungsraths-Vorsitzenden, Sir E. W. Watkin (der nicht geneigt ist, das bestehende Recht ungünstig für die Eisenbahnen

namentlich verstärkt, dass der Frachtbetrieb seinerseits ein mannigfaltig zusammengesetzter ist, und gerade über die Zweifelhaftigkeit der Rechte in diesen Einzelheiten entstehen die meisten praktischen Beschwerden.

Die Einzelheiten aber sind insbesondere: Einladen, Ausladen, Anfahren zur Station, Abfahren von der Station, Stellung von Wagen; und diese Einzelheiten jede nach zwei Seiten hin ein Gegenstand möglichen Streites zwischen Eisenbahngesellschaft und Publicum, sofern es der Eisenbahnverwaltung nach Umständen erwünscht sein kann, irgend eine jener Leistungen zu besorgen oder deren Besorgung dem Absender (Empfänger) zu überlassen, während das Entgegengesetzte dem letzteren erwünscht ist. Die Klagen hierüber erläutern diese Differenzen.

Die Handelskammer von Wolverhampton unter andern trägt die Beschwerde vor[1]), dass die Frachtmaxima, welche

auszulegen), welche lautet: A railway is not only bound to carry but to carry for the same fare, people of all ages and in every state of health and different positions, and to carry every variety of risk, for the same price (Evid. a. a. O. qu. 902). Und übereinstimmend Price, chairman of Midland Railway (gegenwärtig Mitglied des neuen Tribunals) a. a. O. qu. 1137: J am aware that a railway company, in the very nature of the case, must carry every passenger who presents himself to take a ticket. — Gegen die rechtliche Zulässigkeit specieller Bedingungen für einen einzelnen Passagier spricht sich auch der Klarste der Juristen vor jenem Comitee aus, der Richter der Queen's Bench, J. S. Willes, qu. 2223.

[1]) Wie schon im Verlaufe der bisherigen Darstellung, bin ich allenthalben für die Thatsachen des gegenwärtigen Verkehrs, soweit sie nicht in späteren amtlichen Publicationen mitgetheilt sind, wesentlich auf die Aussagen und statistischen Materialien der königlichen Commission von 1865—66 angewiesen; das umfangreiche Blaubuch der Untersuchung von 1872 enthält für die speciellen Thatsachen des Verkehrs vergleichsweise wenig, so gross seine sonstige Bedeutung ist. Eine ergänzende Herbeischaffung der neuesten Thatsachen, wie sie sich etwa in den letzten 7 Jahren gestaltet haben, wäre nur auf dem einzigen Wege einer erneuten Untersuchung möglich — natürlich ein sehr frommer Wunsch für den Forscher. Aber ich kann hier ein verlässliches Zeugniss beibringen dafür, dass jenes Material noch durchaus

das Parlament der Eisenbahngesellschaft auferlegt, dadurch illusorisch werden, dass für Ein- und Ausladekosten (terminals) kein Maximum besteht[1]), — eine Beschwerde, welche wir bei den Tarifen noch näher zu erörtern haben werden, da sie enge mit der Tariffrage zusammenhängt. Während für die Beförderung der Güter von Station zu Station zwar kein gesetzlicher Zwang, aber doch ein gesetzliches Frachtmaximum besteht, ist für Ein- und Ausladen, sowie für An- und Abfahren weder ein gesetzlicher Zwang, noch ein Maximalsatz der Gesellschaft auferlegt. Ja, man ist nicht einmal im Klaren darüber, was alles unter den „Terminal expenses" (oder kurz „terminals") d. h. Kosten auf der Abgangs- oder Endstation (terminus) mit einbegriffen sein soll. Die einzelnen Acts der Eisenbahngesellschaften beschränken sich darauf, die Frachtmaxima für die Beförderung auf der Bahn zu bestimmen und die sonstigen Leistungen, sofern sie die Bahnverwaltung mit besorgt, unter die Beschränkung „billiger" (reasonable) Sätze zu bringen, worüber dann immer wieder der gemeine Gerichtshof zu entscheiden hat, so oft die beiden Parteien über diese „Billigkeit" verschiedener Ansicht sind. Es entstehen aber Differenzen um so häufiger, da man nicht im Klaren ist, was

nicht veraltet ist. Der Chef des Railway Department im Board of Trade, Mr. Malcolm, schreibt mir darüber am 13. Mai 1874: „... Die Aussagen vor der königlichen Commission 1865—66 kann man noch heute als eine getreue Schilderung der Verkehrseinrichtungen, der Tarife u. s. w. annehmen; natürlich sind einzelne Veränderungen in der Zwischenzeit eingeführt worden, namentlich in Folge der seitdem stattgehabten Verschmelzungen; aber in der Hauptsache sind die Dinge heute noch so wie damals." — Ich möchte bei dieser Gelegenheit hinzufügen, dass ohne die Freundlichkeit des genannten Herrn, sowie der Herren Reader Lack und C. Schwebemeyer in derselben Behörde, es mir unmöglich gewesen wäre, so manche der wichtigen Publicationen zu erlangen, welche, zumal seit meiner Abreise von England, erschienen sind. Den grössten Dank aber schulde ich für die im Anhange gedruckte, unter Leitung des Mr. Malcolm für mich angefertigte Tabelle der Dividenden von 1863 bis 1872.

[1]) Royal Commission 1865 Evid. qu. 10746—10870. Vgl. die Aussagen der Liverpooler Kaufleute 1865—66 sowie 1872.

man alles unter terminals verstehen darf. Denkt man sich den Fall[1]), dass der Inhaber eines Fabrikbesitzes, welcher eine Zweigbahn von seiner Fabrik nach einer Eisenbahnstation geführt, in den Wagen der Eisenbahngesellschaft Güter verladen und sie an die Station auf seiner Zweigbahn befördert hat, so ist das, was jetzt die Eisenbahnverwaltung für den Transport von ihrer Station ab bis nach einer andern Station hin zu fordern hat, lediglich Frachtsatz im Sinne der vom Parlament auferlegten Maxima, und hier dürfte nichts für terminals in Ansatz gebracht werden. Derselbe Fall tritt ein, wenn zwischen mehreren Eisenbahngesellschaften Durchgangsverkehr stattfindet, wo dann die ein Zwischenglied bildende Bahnstrecke, auf welcher weder die Abgangs- noch die Ankunftsstation liegt, lediglich Fracht im Sinne der Railway Acts zu fordern hat. Die Distinctionen über die enge Grenze der hierunter begriffenen Leistungen sind aber so weit gegangen, dass man in Erwägung gezogen hat, ob das Einrangiren der Wagen in den Zug, nachdem sie von der Zweigbahn oder fremden Bahn an die Station gebracht sind, in jenen Frachtsatz hineingehört; der Bericht der königlichen Commission von 1867 entscheidet sich dafür, wohl in Uebereinstimmung mit den Entscheidungen der Gerichtshöfe. Alles aber, was mehr geleistet wird seitens einer Eisenbahnverwaltung, hat Anspruch auf ein besonderes Entgelt und gehört unter die „terminals“; alles, was über den „transit of the goods“ hinausgeht. Wenn also jene Zweigbahn der Fabrik in einer geringen technisch nothwendigen Entfernung von der Station in die Hauptbahn einmündet und die Bahngesellschaft eine Locomotive schickt, um die Wagen von der Einmündung abzuholen, so darf hierfür ein besonderes Entgelt in Ansatz gebracht werden. Wenn ferner eine Bahnverwaltung Raum zu schaffen hat für die Fuhrmanns-Wagen, welche die abgehenden Güter an die Bahn bringen oder die angekommenen von der Bahn abholen, so ist auch dieses ein Rechnungsposten,

[1]) Vgl. die Auseinandersetzung Report Royal Commission 1867, p. 57—59.

der ausser dem Frachtsatze steht und unter die terminals gehört. Natürlich gilt dasselbe, wenn die Bahnverwaltung bei der Ausladung oder Einladung Dienste leistet, oder wenn die abgehenden oder ankommenden Güter von der Bahnverwaltung für irgend eine Frist gelagert werden. Endlich am unzweifelhaftesten tritt der Anspruch auf besonderes Entgelt ein, wenn Anfuhr (collection) oder Abfuhr (delivery) von der Station durch die Bahnverwaltung besorgt wird. Bei der grossen Mannigfaltigkeit dieser Verrichtungen je nach der Natur der verschiedenen Güter und der Art der Stationen, bei der Verschiedenheit der Kosten, die in Folge dessen hiermit verknüpft sind, hat das Parlament darauf verzichtet, erstens, bestimmte Dienste den Eisenbahnverwaltungen aufzuerlegen, zweitens, für bestimmte Dienste bestimmte Maximalsätze vorzuschreiben. Die Acts beschränken sich darauf, zu den Frachtmaximis hinzuzufügen, dass für alle „additional services" ein „billiger" Satz berechnet werde. Nur das Clearinghouse hat für die gegenseitige Abrechnung feste Sätze (4 shills. p. ton für alle terminals, einschliesslich collection oder delivery an jeder Anfangs- oder Endstation — und einen Ausnahmesatz für London, wegen der grösseren Kosten der Stationen und der An- und Abfuhr, von 8 shills. 6 pence; ferner 9 pence p. ton für Minerals, wobei An- und Abfuhr ausgeschlossen ist); hier sind aber die festen Sätze nur ein roher Umriss der wirklichen, sehr verschiedenen Kosten, mit welchem man sich begnügt, da es sich im grossen Durchschnitte bei dem Hin und Her der Abrechnungen ausgleicht.

Die Frage der Terminalsätze wird uns an ihrem Orte beschäftigen; hier muss nur auf das Verzwickte der Rechtsverhältnisse hingewiesen werden, dass — abgesehen von der Freiheit der Bahngesellschaft, zu befördern oder nicht zu befördern — auch jede einzelne Leistung ausserhalb der blossen Beförderung in ihre Wahl gestellt ist. Sie kann dies oder das zu thun sich anheischig machen, dies oder das andere abweisen, und umgekehrt — was die Ungleichheit des Rechtes der beiden Theile vollends verschlimmert — sie kann jede besondere Leistung, die sie auszuführen geneigt ist, dem Publicum

factisch aufzwingen; freilich nicht von Gesetzeswegen, aber durch die Macht der realen Verhältnisse. Trotz der Resolutionen, welche anderswo wohlmeinende Leute — niemals in England — beschliessen, hinsichtlich der von der „Wissenschaft“ und ihren „Gesetzen“ geforderten „freien Concurrenz“ oder „Arbeitstheilung“, legt die Natur des Eisenbahnbetriebes mehr und mehr alle mit der Eisenbahn zusammenhängenden Verrichtungen in die eine Hand der Eisenbahngesellschaft. Die Doctrin mag von Trennung dieser Verrichtungen träumen, die Wirklichkeit vollzieht unwiderstehlich die Vereinigung, die Concentration.

Jener Zeuge, welcher die Handelskammer von Wolverhampton vertritt, wird auf seine Beschwerde über die hohen Sätze für An- und Abfuhr gefragt, ob denn nicht das Gesetz es dem Publicum freistelle, diese Dienste selber zu besorgen, statt sie der Eisenbahnverwaltung zu überlassen[1]) — eine Frage, auf welche man ein klares, einfaches Ja erwarten muss; der Zeuge aber antwortet: ich weiss nicht, ob das Gesetz uns das Recht giebt; wir thun es nie, und die Beamten der Eisenbahnverwaltung haben mir auf meine Frage, ob wir es wohl thun könnten, geantwortet, das sei unmöglich. — So schafft die Schwerkraft der Thatsachen sich ihr eigenes Gewohnheitsrecht und verhüllt den deutlichen Buchstaben des geschriebenen Gesetzes da, wo dieses Gesetz gerecht ist, aber von Thatsachen ausgeht, die in der Wirklichkeit sich anders gestaltet haben. — Und, um bei dem angeführten Falle stehen zu bleiben, dieser Zwang wird keineswegs durchaus geübt; es handelt sich um Sendungen zwischen Wolverhampton und London; für London zwingt die Eisenbahnverwaltung die Kaufleute von Wolverhampton, sich ihrer Dienste zur An- oder Abfuhr von der Station zu bedienen, weil sie behauptet, die nothwendige Einheit in den grossen Verhältnissen des Londoner Eisenbahngüterverkehrs mache es unmöglich, jene Verrichtungen den verschiedenen Privaten zu überlassen; für Wolverhampton dagegen überlässt die Eisenbahnverwaltung den Absendern

[1]) Evid 1865 qu. 10804—810.

oder Empfängern die An- oder Abfuhr und vergütet ihnen dafür 1 sh. 6 d. p. ton von dem Frachtsatze (welcher einschliesslich der An- und Abfuhr gleich festgestellt ist). Wir werden alsbald sehen, dass dies keineswegs Willkür der Eisenbahnverwaltungen ist, sondern dass umgekehrt die ökonomische Consequenz in den grössten Verhältnissen am ersten und am meisten zu jener Concentration drängt, und dass nicht die Eisenbahnverwaltungen anzuklagen sind, sondern der Zustand der Gesetze, welcher auf die wirklichen Verhältnisse nicht passt.

Doch ehe wir zu dieser Gestaltung der wirklichen Verhältnisse des Eisenbahntransports übergehen, mögen zur Erläuterung des unklaren Rechtszustandes noch einige Beschwerdefälle hier folgen.

Der Director verschiedener Kohlenbergwerke, früher Director der South Staffordshire-Eisenbahn, verlangt vor der königlichen Commission, dass den Eisenbahngesellschaften die Verpflichtung auferlegt werde, nicht bloss alle Gegenstände mit der Bahn zu befördern — wozu sie ja nur das Recht, nicht die Verpflichtung haben — sondern auch alle Güter (ausser Kohlen und dgl.) zur Bahn abzuholen und von der Bahn abzufahren, will indessen diese Verpflichtung nur ausgedehnt wissen auf solche Stationen, auf welchen die Eisenbahngesellschaft ein Rollwagen-Etablissement besitzt, und nicht auf solche, wo sie keins hat, da es sich der Geringfügigkeit wegen nicht bezahlt macht[1]). Also im Wesentlichen die Kehrseite der Klage von Wolverhampton.

Ganz eigenthümlich hat sich der Kohlentransport, wie wir weiter sehen werden, entwickelt und giebt zu eigenthümlichen Rechtsverhältnissen Anlass. Jener Fall, welchen ich oben fingirte, um die Beförderung auf der Bahn, unabhängig von allen terminals, nach englischer Auffassung klar zu machen, ist in der That nur ein idealer und kommt in der Wirklichkeit regelmässig nicht vor; vielmehr übernimmt

[1]) Royal Commission 1866 qu. 11254—69; vgl. 11057—69.

auf Grund einer besonderen Einigung die Eisenbahngesellschaft die Abholung der Güter von dem Etablissement über die Zweigbahn bis auf die eigene Bahn zusammen mit der Weiterbeförderung. Dies geschieht namentlich beim Kohlentransporte. Weil hier aber eine besondere Einigung mit dem Kohlengrubenbesitzer wegen Abholung der Kohlen von der Grube nothwendig ist, so wird für diese Fälle — und die Gerichtshöfe haben so entschieden — das Princip der „gleichen Behandlung“ aufgehoben; jeder einzelne Fall setzt ein individuelles Abkommen voraus; die Eisenbahnverwaltung ist hier nicht „common carrier“ (gemeinsamer Frachtführer) sondern „special carrier“[1]).

Der Präsident des Grubenbesitzer-Vereins von North-Staffordshire trägt die Beschwerde vor, dass die Eisenbahnverwaltung einen gewissen Betrag für Seitengeleise (sidings), auf denen die Mineralien entladen werden, in Ansatz bringt, während die Empfänger solchen Raum nicht in Anspruch nehmen, sondern bereit seien, sofort auf dem Hauptgeleise zu entladen; wenn die Eisenbahnverwaltung behauptete, dies liesse der sonstige Verkehr nicht zu, so sei die Entladung auf dem Seitengeleise zur Bequemlichkeit der Eisenbahnverwaltung und nicht ein Vortheil für den Empfänger, welcher doch nothgedrungen irgendwie entladen muss (es handelte sich in diesem Falle um Kohlen oder Erze, die regelmässig der Empfänger von der Bahn abführt). Als hierauf der Empfänger eine Klage gegen die Eisenbahngesellschaft anstrengen wollte, sagte ihm sein Advocat, der Zustand des Gesetzes hinsichtlich der Beträge, welche eine Eisenbahnverwaltung anzusetzen berechtigt ist, sei so unsicher, dass er ihm nicht rathen könne, mit seiner Forderung vor Gericht zu gehen, und er thue besser daran, sich mit der Eisenbahnverwaltung zu einigen, so gut es ginge[2]).

Die juristisch einfachste und zugleich zu verhältnissmässig wenigen Beschwerden Anlass gebende Frage ist die Lieferungs-

[1]) Capt. O'Brien Royal Commission 1866 qu. 12127—35.
[2]) Royal Commission 1866 qu. 15415. 15462.

frist. Das Gesetz schreibt vor, dass dieselbe „reasonable" sein soll; und die Gesellschaft entschädigt für Verzögerung nur dann, wenn „culpable negligence" gegen sie nachgewiesen ist[1]). Es wird sogar von Zeugen, welche sich über andere Dinge beklagen, ausdrücklich anerkannt, dass die Beförderung mit aller billigen Promptheit geschehe, und dass daher eine besondere gesetzliche Vorschrift über die Lieferungsfrist nicht nothwendig erscheine; das eigene Interesse veranlasse die Eisenbahnverwaltungen, die Güter schnell fortzuschaffen, um die Bahn freizumachen[2]). Auf die Thatsachen der Schnelligkeit der Beförderung habe ich unten einzugehen.

b. Während man auf dem Festlande die „Trennung von Fahr- und Frachtverkehr" auf den Eisenbahnen als Heilmittel aller Eisenbahnbeschwerden anempfiehlt, während man heute in England dieses Heilmittel ebensowenig wie die „Freiheit auf der Schiene" ernsthaft erörtert, während sich mit den englischen Erfahrungen die Aeusserungen deutscher Eisenbahnmänner in ganz unabhängiger und darum desto mehr lehrreicher Uebereinstimmung befinden[3]) — haben sich die englischen Eisenbahngesellschaften nicht bloss den Frachtverkehr auf ihren Schienen, sondern auch das Fuhrwesen von der Bahn und zu der Bahn in fortschreitendem Maasse, und durchaus in der Richtung ihrer ganzen Entwicklung auf Centralisation und Einheit, dienstbar gemacht: nicht aus irgend einem Grunde besonderer Herrschsucht, sondern einfach der Tendenz ökonomischer Zweckmässigkeit folgend. Nicht sie sind Schuld daran, dass die geträumten Atome des wirthschaftlichen Verkehrs, statt zu concurriren, sich zusammenballen: nicht die Thatsachen sind Schuld daran, dass die Doctrin nicht zu ihnen passt.

[1]) Royal Commission 1866 qu. 15666—668, 12628—30, 12325; vergl. Malcolm Evid. 1872 qu. 6227.

[2]) R. Commission 1866 Williams qu. 10398—401.

[3]) Vgl. die angeführten Schriften von Scheffler S. 15—18, Reitzenstein S. 45—47, sowie die angeführte anonyme Berliner Broschüre „zur Eisenbahnreform" S. 3—6, 24—33, besonders 31—32, auch 35—40.

Diese Erscheinung, dass die grössten Speditionsgeschäfte des Landes aus der bisherigen Unabhängigkeit zu Bediensteten der grossen Eisenbahngesellschaften herabsinken, und dass ferner der Eisenbahnverkehr, am meisten da, wo er am grössten ist, selbst in der An- und Abfuhr keine Zersplitterung duldet, sondern Einheit verlangt, — ist darum so bedeutend, weil von ihr aus auf die grössere Idee, die sich an die Vorstellung einer Anzahl concurrirender Frachtfuhrleute auf den Eisenbahnen klammert, ein hinreichend helles Licht fällt.

Auch in diesem Falle soll dasjenige die Zukunft für sich haben, was der Vergangenheit angehört. Bis zum Jahre 1847 haben wirklich grosse Frachtfuhrleute, wie Pickford and Company, Carver and Company, anknüpfend an ihren bisherigen und damals theilweise noch fortdauernden Frachtbetrieb auf den Canälen, selbständig das Frachtgeschäft auf den Eisenbahnen in ihren eigenen Wagen besorgt, und die Eisenbahnverwaltungen haben ihnen nur die Locomotiven gestellt und die Züge nach festgesetztem Plane für sie befördert[1]). Die Eisenbahnverwaltungen besorgten damals für den Güterverkehr in der That nichts ausser der „Traction". Diese Spediteure holten die Güter ab und brachten sie ins Haus und berechneten ihrerseits dem Publicum für den ganzen Transport ihre eigenen Sätze. Seit jener Zeit, also bald seit einem Menschenalter, hat das aufgehört; diese grossen Speditionshäuser besorgen noch immer die Anfuhr und Abfuhr zu den Stationen, aber als blosse Bedienstete der Eisenbahngesellschaften[2]), und was die Beförderung auf der Bahn betrifft, so ist dieselbe seitdem lediglich eine Sache zwischen Eisenbahngesellschaft und Publicum geworden. Es wird anerkannt — und unter anderen erkennt dieses mit dem sehr sachkundigen Commissioner Mr. Ayrton ein Mann an, welcher den Eisenbahnverwaltungen nicht wohlwill — dass diese Aenderung eine beträchtliche Ermässigung der Frachtsätze herbeigeführt, dass in vielen

[1]) Royal Commission 1865 T. Wilson qu. 10061—98.

[2]) qu. 10084: in the collecting and delivering they are merely the servants of the railway.

Fällen das Publicum in Folge davon viel niedrigere Frachtsätze erlangt hat[1]). Und in Anknüpfung an dieses Anerkenntniss wird hervorgehoben, was es denn auch dem Publicum helfen könne, ob die Herren Pickford and Co. oder die Eisenbahnverwaltung selber mit ihm zu thun habe: denn von einer Concurrenz der Frachtführer war auch in jener Periode vor 1847 nicht die Rede; das Frachtgeschäft hatte sich schon damals, schon beim Betriebe auf den Canälen, zu einzelnen grossen Unternehmungen concentrirt — das Haus Pickford and Co. war ein solches — selber ein Coloss wie eine Eisenbahngesellschaft. Und dennoch sind sie, nachdem sie hoffnungslos den Canalbetrieb aufgegeben und aus ihrer Stellung als Frachtführer auf den Eisenbahnen durch die Eisenbahnverwaltungen entfernt worden sind, jetzt im Dienste der Eisenbahnen gewissermaassen auf Halbsold gesetzt, als Rollfuhrleute im grössten Stile. Die grösste Eisenbahngesellschaft der Gegenwart, die London and North Western, hat das bedeutendste Frachtunternehmen der Vergangenheit in ihren Diensten[2]).

Von den verschiedensten Seiten wird die Nothwendigkeit auseinandergesetzt, behufs in einander greifenden und geordneten Verkehrs die An- und Abfuhr in der Hand der Eisenbahnverwaltung zu halten. Hören wir den Director der London and North Western über diesen Punkt selbst reden[3]).

qu. 11570 (Horsfall): Angenommen, alle Güter würden durch die Absender auf ihre Stationen gebracht und durch die Empfänger von ihren Stationen abgeholt auf eigne Kosten, würde das nicht wohlfeiler zu stehen kommen? Nein, gewiss nicht. Umgekehrt, es würde theurer zu stehen kommen und zwar aus folgenden Gründen. Nehmen Sie London. Unsere

[1]) qu. 10085—86 Ayrton: has not the result of the change of system been a considerable reduction in the rates charged? J dare say, it has ... the public has got in many instances much lower rates for goods.

[2]) Allport Royal Commission qu. 12484—86.

[3]) Cawkwell Royal Commission qu. 11570—72.

gegenwärtige Praxis ist, nach Ankunft zuerst diejenigen Züge zu entladen, welche die dringendsten Güter bringen: z. B. ein Zug von Manchester oder ein Zug von Nottingham, welche Waaren bringen, die sehr schnell abgeliefert werden müssen; diese Wagen werden zuerst entleert und die Rollwagen sofort in die Stadt expedirt. Darauf werden die geleerten Wagen bei Seite geschoben, und wir nehmen die nächst wichtigen Züge vor und so weiter. Auf diese Weise werden wir auf unseren Stationen mit allen Zügen im Laufe des Vormittags fertig, und Abends sind wir mit denselben Waggons wieder zum Einladen parat. Wenn die Empfänger die Abfuhr ihrer Waaren dagegen selber besorgten, dann würden alle auf einmal angefahren kommen und jeder aus einem andern Waggon und Zuge seine Waaren verlangen. Wir hätten dann für den einen an den einen Waggon zu gehen und ein Stück herauszunehmen, hätten dann den Waggon wieder zurückzustellen, dann für den andern Empfänger an einen andern Waggon und immer so weiter. Es wäre auf diese Weise ganz unmöglich, unsere Waggons im Laufe des Tages leer zu machen; die Stationen würden durch alle die halbausgeladenen Waggons den ganzen Tag gestopft sein. Wollten wir aber alle Waggons auf einmal entladen und die Güter in die Schuppen expediren, da wäre die Stopfung und Mühe noch grösser, weil gerade das, was verlangt wird, vielleicht im hintersten Winkel liegt. Es ist ganz unmöglich, dass eine Eisenbahngesellschaft in dieser Weise ihr Geschäft besorgen kann, jedenfalls nicht auf unsern grossen Stationen; und im geringeren Grade gilt dasselbe auch für die andern Stationen.

Mit dieser Aussage stimmt das genau überein, was der Director der Great Western bekundet[1]). Eine Zersplitterung der Abfuhr durch die verschiedenen Empfänger würde nur Zeit und Geld vergeuden. Zugleich aber versichert dieser Zeuge, dass die Great Western von ihrer Londoner Station in Paddington — verschieden von der London and North Western — es dem Publicum freistellt, die Güter selber ab-

[1]) qu. 11844—46.

zuholen gegen einen bestimmten Abzug von dem die Abfuhr einschliessenden Frachtbetrage.

Und dieses behaupten nicht bloss die Eisenbahndirectoren[1], sondern die Gewerbtreibenden bestätigen die Richtigkeit dieser Auseinandersetzungen. Der Vertreter der Eisen-Industrie von North Staffordshire, welcher mannigfache Klagen gegen die Eisenbahnverwaltungen vorzutragen hat, theilt nicht nur mit, dass er niemals versucht habe, die Zu- oder Abfuhr selber zu besorgen, und dass die Eisenbahnverwaltungen dieses verhindern wegen der Confusion, welche dadurch nach ihrer Angabe entstehen würde, sondern er gesteht zu, dass dies ganz in der Ordnung ist[2]. — Ein Colonialwaarenhändler aus Lincoln, auch einer der Klageführenden, sagt, das gesetzliche Recht, selber die Zu- und Abfuhr zu besorgen, sei nichts werth, weil die Eisenbahnverwaltung es wohlfeiler besorgen könne, als die einzelnen Geschäftsleute selber[3].

Um eine Andeutung von der Grossartigkeit dieses blossen Nebenzweiges im Geschäftsbetriebe der Eisenbahnen zu geben, führe ich an, dass die Great Northern, eine der kleineren Gesellschaften (sechs Mill. Actiencapital), bereits im Anfange des Jahres 1866 für ihr Fuhrgeschäft achthundert Pferde besass[4].

Doch ganz merkwürdig hat sich die Concentration der verschiedenen Dienstleistungen in dem Kohlenverkehr entwickelt.

Bereits im Jahre 1853 bestand auf der Great Northern folgende Einrichtung[5]. Im Interesse prompter und regelmässiger Beförderung schloss die Verwaltung dieser Eisenbahngesellschaft Lieferungscontracte mit einzelnen grossen Kohlengrubenbesitzern auf ein oder mehrere Jahre, derart, dass ein Einziger

[1]) Vgl. namentlich noch P. Morris qu. 14321—23.
[2]) qu. 10 188—205.
[3]) qu. 9127—31.
[4]) S. Clarke qu. 12601.
[5]) Evid. Committee 1853 S. Clarke qu. 4606—41.

etwa tausend Tons wöchentlich zu liefern hatte. Sie gewann dadurch die Sicherheit, dass dieselben zur festgesetzten Stunde, wenn Maschine und Wagen vor der Grube vorfuhren, zur Stelle seien, und war ebenso bei der Ankunft der Kohlen an den verschiedenen Bestimmungsorten, wo sie selber Herrichtungen zur sofortigen Ausladung getroffen hatte, jeder Verzögerung überhoben und konnte daher über Wagen und Locomotiven sofort wieder verfügen. Der gesammte Kohlentransport erhielt dadurch die Regelmässigkeit und Planmässigkeit des Personenverkehrs. Die Lieferungsverträge enthalten einen festen Preis für die Producenten, und die Eisenbahnverwaltung verpflichtet sich, keinen Frachtsatz von den Empfängern zu verlangen, der über das Maximum der Parlamentsacte hinausgeht, sowie ferner, alle Plätze, welche auf der Bahnlinie liegen, mit den Kohlen zu versorgen, und je nach Verkauf der einzelnen Partien den Lieferanten den vertragsmässigen Preis dafür zu zahlen, während der Ueberschuss der Eisenbahngesellschaft für Gebrauch der Wagen und Beförderung zufällt. Die Festsetzung des Kohlenpreises ist in jedem einzelnen Falle (innerhalb der genannten Grenze, die aber wegen der unklar begrenzten terminals eine dunkle ist) Sache der Eisenbahnverwaltung selber. Und da diese im Interesse höchster Zweckmässigkeit mit möglichst wenigen und möglichst grossen Kohlenproducenten Verträge für den ganzen Bedarf ihres Bahndistricts schliesst, so hat sie nicht bloss den Kohlenhandel selber in der Hand, sondern schliesst auch die Betheiligung kleinerer Producenten an dem Geschäfte aus. Dies eben ist es, worüber ein Zeuge im eigenen Interesse Klage führt. Der Präsident der Great Northern aber wendet gegen ihn ein, während ein anderer Producent die Kohlen zu 8/6^d^ liefere, habe er 9/6^d^ verlangt. Und gegen die Beschwerde, dass die Eisenbahnverwaltung doch der Handel mit den Kohlen und folglich die Preise dafür gar nichts angingen[1]), dieselbe vielmehr es den Producenten überlassen solle, ihre Kohlen zu

[1]) qu. 4648: J do not think, that it is the business of railway companies to act as merchants.

verkaufen, so gut sie können, wiederholt der Vertreter der Eisenbahnverwaltung, er habe schon auseinandergesetzt, wie die Zuverlässigkeit, Promptheit und Ordnung des Kohlenverkehrs die geschilderte Einrichtung nothwendig mache. Ja, auf den Einwand eines Ausschussmitgliedes, die Eisenbahnverwaltung könne doch nicht wissen, ob nicht das Publicum die andern Kohlen zu einem um einen Shilling höhern Preise vorziehen würde, erwiedert er, das könne nichts helfen, so lange der andere Producent nicht im Stande sei, ein Quantum von tausend Tons wöchentlich an die Bahn zu liefern, da man sich im Interesse der Ordnung mit kleineren Quantitäten nicht abgeben könne. So gesteht er denn ein, dass sich die Verwaltung der Great Northern zum Herrn über den Preis der Kohlen behufs Regelmässigkeit des Transports aufgeworfen habe[1]), und fügt hinzu, der Unterschied zwischen dem Verfahren der Great Northern und dem der andern Eisenbahnverwaltungen bestehe nur in Folgendem. Während die andern (so beispielshalber die Eastern Counties) die Kohlenplätze auf den Endstationen, insbesondere in London, an einzelne grosse Kohlenhändler verpachten, die mit den Grubenbesitzern selber in Verbindung stehen, trete im Falle der Great Northern die Eisenbahnverwaltung behufs grösserer Einfachheit dazwischen, und statt der grossen Kohlenhändler verkaufe sie selber auf den eigenen Kohlenplätzen die Kohlen an das Publicum durch die Hand von Beamten, welche für die nothwendige Harmonie der An- und Abfuhr sorgen.

Eine ähnliche Einrichtung, zwar nicht so weit gehend, aber in grossartigeren Dimensionen, besteht nach Mittheilungen aus dem Jahre 1866 auf der North Eastern, bei jener Eisenbahngesellschaft, die den ganzen Bezirk vom Tyne bis zum Humber allein beherrscht, und welcher der Ausschussbericht von 1872 das Zeugniss ausstellt, sie sei ein günstiges Beispiel für die Vorzüge, welche die Verschmelzung eines grossen Bahncom-

[1]) qu. 4627: you are obliged to constitute yourselves judges of the price of coals, in order to secure the same quantity of traffic over the line? — Yes.

plexes für das Publicum haben könne, und obwohl sie sich im Besitze des vollendetsten Monopols unter allen Eisenbahngesellschaften befinde, sei kein einziger Zeuge vor dem Ausschusse erschienen, um über ihre Verwaltung Klage zu führen, während aus Lancashire und Yorkshire, wo es sogenannte concurrirende Linien noch gebe, wider diese mannigfaltige Beschwerden vorgebracht worden seien[1]).

Ursachen und Wirkungen sind bei dem Kohlentransporte dieser Bahnverwaltung ganz analoge wie bei der Great Northern[2]). Einerseits müssen die Kohlen, im Unterschiede von anderem Güterverkehr, von den Gruben geholt werden; hierzu haben die Grubenbesitzer ihre eigenen Zweigbahnen bis zur Hauptbahn heran, und wegen der Abholung der Kohlen einigen sich die Grubenbesitzer mit der Eisenbahnverwaltung. Andererseits können die Kohlen nicht ohne sehr bedeutende Kostenvergeudung nach Ankunft auf der Bestimmungsstation sofort vom Bahnhofe abgefahren und dem Empfänger zugesendet werden; auch ist der Umfang des Kohlenverkehrs so gross, dass ohne die sorgfältigste einheitliche Organisation die Bahnhöfe und Schienen vollständig davon verstopft und für andern Verkehr unzugänglich gemacht werden würden. Um solche Schwierigkeiten zu vermeiden, hat die North Eastern besondere Grundstücke neben ihren Stationen gekauft und auf denselben Kohlendepôts je nach örtlichem Bedürfnisse gebaut, in welchen die Kohlen sofort nach Ankunft gelagert und je in verschiedene Depôts nach Gattung und Qualität vertheilt werden. Diese Depôts werden an bestimmte Kohlengrubenbesitzer verpachtet: die Eisenbahnverwaltung übernimmt keine Verpflichtung für stete Versorgung derselben mit Kohlen, sondern dies ist Sache der Pächter. Andere Gesellschaften haben ähnliche Einrichtungen getroffen, aber mit dem Unterschiede, dass bei ihnen die Kohlen nicht in besonders dazu hergerichteten Gebäuden, sondern auf freien

[1]) Report 1872 p. XXVII.

[2]) Royal Commission 1866, Evid. qu. 12064—12151. Capt. W. O'Brien, General Manager.

Plätzen neben den Bahnhöfen aufgestapelt werden, während jene Raum sparen, und überdies für die Käufer der Kohlen bequemeren Zutritt zur Auswahl der einzelnen Sorten gewähren. Dazu kommt aber der Vortheil der Centralisation des Verkaufes aller Kohlen, von allen verschiedenen Grubenbesitzern, durch die eine Hand der Bahnverwaltung, statt dass jede Grube dazu ihren besonderen Verkäufer hat oder dass ein Agent für alle wirksam ist. Die Eisenbahnverwaltung hat daher auf eigene Kosten auf jeder Station einen Depôtvorstand angestellt, dessen Aufgabe es ist, der Vermittler zwischen dem Publicum und den Grubenbesitzern zu sein, Aufträge an die Gruben zu senden, Kohlen kommen zu lassen je nach Bedarf und Verlangen des Publicums und je nach Umfang der Vorräthe, auf den von der Bahnverwaltung hergerichteten Maschinen die Kohlen zu verwiegen und zu verkaufen, das Geld zu empfangen, die Beträge an die Eigenthümer der Kohlen oder deren Vertreter zu zahlen und über die Verkäufe Rechnung zu führen. Und damit der Grubenbesitzer alle diese Operationen, die für seine Rechnung geschehen, wirksam controliren könne, erhält er ein wohlfeiles Fahrbillet für die Bahn, damit er selber oder sein Beauftragter es zur Inspection der Niederlagen jederzeit benutzen kann. Der Verkaufspreis der Kohlen wird von dem Eigenthümer ausschliesslich festgesetzt, ohne dass die Eisenbahnverwaltung sich darein mengt. Der Name des Verkäufers und der Preis der Kohlen werden über jedem Depôt angeschrieben, und der Käufer erhält von dem im Dienste der Bahnverwaltung stehenden Depôt-Verwalter eine Rechnung, welche Gattung, Gewicht und Preis jeder gekauften Partie enthält, so dass der Käufer statt der oft nicht ganz saubern Vermittlung des Zwischenhändlers sich der Vermittlung der Bahnverwaltung selber zum directen Verkehr mit dem Grubenbesitzer bedient. Die Eisenbahnverwaltung lässt sich von dem Eigenthümer für diesen besonderen Dienst je nach Umständen 3 pence bis 1 sh. 6 pence p. ton vergüten; in vielen Fällen, wo der Verkehr es nicht gestattet, thut sie es sogar umsonst.

Nach dem Durchschnitte von fünf Stationen der North Eastern (worunter namentlich York) von verschiedener Grösse und in verschiedenen Gegenden waren bei dieser Einrichtung auf der Station 62 verschiedene Sorten Kohlen zur Auswahl auf Lager (in York 117 in 42 Depots; in Richmond 29 in 23 Depots), welche von 38 verschiedenen Grubenbesitzern dahin gesandt wurden. Im Ganzen war die Zahl der Gruben in den Kohlenfeldern von Durham und Yorkshire, welche auf der North Eastern Kohlen versandten, 232; aber freilich die Zahl der Gruben, von welchen auf dieser Bahn Kohlen versandt werden konnten, ist um Vieles grösser. Es muss eine Auswahl getroffen werden, sagt der Director der North Eastern, das ist eine physische Nothwendigkeit, und daher werden die Depots von den Directoren der Bahn nach ihrer besten Ueberzeugung an die Grubenbesitzer vergeben. Das Interesse der Bahngesellschaft besteht lediglich in der möglichst grossen Menge der Kohlen, welche sie zuführt, und so ist es denn die Menge, die aus der Grube eines bestimmten Producenten durch die Depots Absatz findet, welche die Eisenbahnverwaltung in der Zutheilung der Depots leitet. Je nachdem die Kohlen des einen Grubenbesitzers besseren oder schlechteren Absatz finden, werden die Räumlichkeiten zugetheilt oder entzogen[1]). Dies aber ist, wie der Director der North Eastern behauptet, ein wohlthätiger Sporn für den Wetteifer der Producenten, zu möglichst billigen Preisen möglichst gute Kohlen zu liefern. Und so weit dieser Wetteifer wirkt — as far as it goes — ist die Aussage richtig; nur bewegt sie sich in einer Unklarheit, wenn sie im Weiteren ausführt, dieses Depotsystem sei vielmehr eine Förderung der Concurrenz der Producenten, und der Vorwurf gegen die Bahnverwaltung, dies System gebe ihr ein Monopol über den Kohlenverkehr, sei daher unbegründet. Das Eine und das

[1]) Vgl. namentlich die eigene Beschreibung des dictatorischen Verfahrens, nach welchem dieses Hinein- und Hinaussetzen der Kohlenproducenten aus den Depots von Seiten der Bahnverwaltung gehandhabt wird. qu. 12069—086.

Andere schliessen sich gar nicht aus. Angenommen, jene Förderung der Concurrenz durch die fragliche Einrichtung finde statt, — und bei der Zufriedenheit, welche die Leitung der North Eastern gegenwärtig begleitet (der Director ist jener Captain O'Brien, den wir aus dem Jahre 1845 kennen), kann man wohl die Richtigkeit der angeführten Thatsache annehmen, — so ist das Monopol, welches die Bahnverwaltung durch das Depotsystem für die Beherrschung des Kohlenverkehrs in die Hand bekommen, eine Thatsache für sich, die mit jener Concurrenz weder steht noch fällt. Es ist ein Monopol, das im guten oder im schlimmen Sinne für den gemeinen Nutzen gehandhabt werden kann; oder es ist vielmehr eine besondere Auszweigung des ganzen Unternehmens, welches in seiner Wurzel ein Monopol ist und daher in jedem neuen Schössling unablässig Monopole treibt, die mit verhängnissvoller Anziehungskraft ihrerseits sich den andern Monopolen des Erwerbslebens zuneigen. Leistet dieser Verkauf der Kohlen durch die Beamten der Bahnverwaltung dasjenige, was die Bahnverwaltung verspricht oder behauptet, dass zufolge der Beseitigung der Kohlenhändler die Kohlenpreise für das Publicum verwohlfeilt[1]) worden, so wird man die Klagen[2]) der auf diese Weise ihres Erwerbes beraubten Leute zwar mit Bedauern anhören, aber sie ebensowenig, wie die klagenden Shopkeepers von London vor den grossen Consumvereinen, vor der zweckmässigeren und wirthschaftlicheren Einrichtung retten wollen. Doch von der Seite der Producenten her drängt sich eine bedenklichere Frage auf. Nach dem Zugeständnisse des Directors der North Eastern wird das grössere Quantum der Zufuhr und des Absatzes in erster Reihe berücksichtigt, das kleinere hintangesetzt. Nun legt er freilich Gewicht darauf, seine Einrichtung setze den kleinen Grubenbesitzer in den Stand, mit dem grossen Grubenbesitzer unter gleichen Bedingungen zu concurriren; aber das kann doch offenbar nur geschehen, wenn der kleine so viel grössere Anstrengungen

[1]) O'Brien behauptet 2 sh. bis 2 sh. 6 d. p. ton qu. 12064.
[2]) Royal Commiss. Evid. qu. 9772—806, qu. 9853—96.

macht als der grössere, um ein die Bahnverwaltung befriedigendes Quantum abzusetzen, d. h. wenn er bessere Qualität oder zu billigeren Preisen liefert. Diese Art von Concurrenz, welche das Depotsystem hervorzurufen sich rühmt, ist denn also gerade das Gegentheil von einer Gleichstellung der kleinen mit den grossen; es ist nur ein Stachel, welcher dem schwächeren Renner zum Wettlaufe gegeben wird, mit dem Erfolge, dass dieser vielleicht mit dem stärkeren zugleich am Ziele anlangt, um alsbald zusammenzusinken. Und das ist die fatale Verkettung der grossen industriellen Unternehmungen, welche, sich selbst überlassen, Riesen gleich emporwachsen und sich mit andern Riesen umschlingen, indem sie die kleinen erdrücken. Nicht, dass die Macht des Monopols in einem besonderen Falle so oder so gebraucht wird, nicht dass diese [Macht in einem gegebenen Augenblicke bis zu diesem oder jenem Puncte der Entfaltung gelangt ist, sondern dass diese wirthschaftliche Macht da ist und dass sie weiter wächst, das ist die entscheidende Thatsache, für welche wir die Augen öffnen müssen.

Während der Director der North Eastern behauptet, durch die Beseitigung der Zwischenhändler sei der Preis der Kohlen um zwei bis dritthalb shilling p. ton ermässigt worden, und während er den Beschwerden gegenüber, die sich nach Einführung dieses Systems hören liessen, die Kohlen seien theurer und nicht wohlfeiler geworden, und die North Eastern mache den Gewinn des Unterschiedes, auf die Thatsache hinweist, dass die Kohlenpreise an der Grube um 3 bis 5 shilling theurer geworden seien und dass eine Erhöhung der Fracht seit 12 Jahren überhaupt nicht und im Jahre 1863 eine bedeutende Ermässigung stattgefunden habe: so führt er doch unmittelbar darauf an, wie die Kohlenhändler die Frachtermässigungen in verschiedenen Fällen nicht haben den Käufern zu Gute kommen lassen, sondern sie in die Tasche gesteckt haben[1]), mit der Rechtfertigung, dass jeder Geschäftsmann seine Waare

[1]) the [coal owner intercepting for himself the reduction that was intended to lower the price paid by the Consumer.]

so theuer wie möglich verkaufen dürfe. Warum sollte nicht in dem grossen Spielraum jener Steigerung der Kohlenpreise der Gewinn der Zwischenhändler in dieselbe Tasche gefallen sein? Und warum sollte nicht, wenn wirklich in diesem Falle die Eisenbahngesellschaft an der Beute keinen Antheil gehabt, dies in einem andern Falle geschehen können, da, wie wir an seinem Orte noch sehen werden, der eigentliche Schwerpunct für die Tarifbestimmung regelmässig ist: „was der Verkehr tragen kann"[1]?

Der Director der North Eastern erkennt an, dass durch die beschriebene Einrichtung der gesammte Kohlenverkehr des ganzen Eisenbahndistricts von ihm regulirt werde[2]. Er oder seine Beamten setzen die Kohlenproducenten in die Depots ein; sie wachen mit halbjährlicher Revision über das gute Verhalten d. h. im vorliegenden Falle über den Absatz, den sie erzielen; sie setzen andere an die Stelle derer, welche den Ansprüchen der Bahnverwaltung nicht genügen, und keiner kann in dem ganzen Bereiche der North Eastern Kohlen versenden, es sei denn, sie gehen durch jene Depots[3]. Nach Umständen wird auch ein Entschuldigungsgrund für geringen Absatz in Gnaden angenommen, etwa „dass ein Strike in der Grube stattgefunden hat", und die Frist für den Platz im Depot wird verlängert; aber der Grösste hat immer den Vorzug: „wollt Ihr uns, so sagen wir, für ein bestimmtes grosses Quantum Bürgschaft leisten, so werden wir für Euch Raum machen, indem wir irgend Einen, der ein kleines Geschäft macht, hinaussetzen"[4]. „Also wird Ihr Verfahren ausschliesslich bestimmt durch die Grösse der Quantität, welche Einer abzusetzen im Stande ist"? — „Ausschliesslich".

Und von diesem ganzen System versichert Captain O'Brien, welcher für die Art seiner Direction der North Eastern vielseitige Anerkennung empfangen hat, zu wiederholten Malen:

[1]) What the traffic will bear.

[2]) qu. 12086.

[3]) qu. 12069—86.

[4]) qu. 12080—81.

„wir sind in dies System durch die physische Nothwendigkeit hineingetrieben worden; es war nicht anders möglich des Raumes wegen“ [1]).

Auch ist diese Einrichtung nichts Neues. Wir haben schon gesehen, dass vor zwanzig Jahren auf der Great Northern eine Einrichtung bestand, die noch weiter ging; auf der North Eastern aber hat diese Einrichtung von jeher bestanden, zurück bis in den Anfang der vierziger Jahre, und sie wurde hier ausgedehnt auf den ganzen Bahncomplex nach dem Vorgange eines Gliedes derselben, jener alten Kohlenbahn Stockton and Darlington [2]). Hier waren die Verwaltungsräthe der Bahn meist selber Kohlengrubenbesitzer, und diese beschlossen, einen Beamten anzustellen, der für die Gesellschaft den Kohlentransport in der geschilderten Weise leitete; der Erfolg der Einrichtung drang durch und wurde nach und nach von dem ganzen Netz der North Eastern angenommen, zugleich damit die Vertretung der Grubenbesitzer in dem Verwaltungsrathe. Ein Theil der Mitglieder desselben sind Grubenbesitzer, und diese haben — so sagt O'Brien aus — ein jeder Depots zur Verfügung; freilich seien es Besitzer der grössten Gruben und freilich klagten sie, gleich andern, dass sie nicht Raum genug bekommen können [3]); ja, auf die Frage, ob sie etwa bei zu geringem Absatze hinausgesetzt werden würden wie andere, antwortet der Director: „ganz ebenso“; er führt aber keinen Fall an, dass es jemals vorgekommen ist [4]).

Wenn ich nun, weil mir diese Thatsachen von hoher Merkwürdigkeit erscheinen, mir gestatten darf, noch über die Einrichtungen anderer grossen Bahnen für den Kohlenverkehr Mittheilungen zu machen, die das bisher gefundene gerade durch die Mannigfaltigkeit der Form, aber die Identität der Sache bekräftigen: so möchte ich doch, um diese Ausführlichkeit noch besonders zu rechtfertigen, zuvor einige

[1]) qu. 12101—10.
[2]) qu. 12140—45.
[3]) qu. 12141—14.
[4]) qu. 12144.

Daten anführen, um den grossen Umfang des Kohlenverkehrs auf den englischen Eisenbahnen zu kennzeichnen. Die Jahre 1872 und 1873 dürfen wegen der hohen Kohlenpreise gewiss nicht als ausserordentlich günstige für die Grösse der Zufuhr angenommen werden. Nichtsdestoweniger betrug die Zufuhr durch die Eisenbahnen nach London allein im Jahre

1872: 5 007 504 tons,
1873: 5 158 608 „

und ausserdem zur See (Küstenschifffahrt)

1872: 2 548 918 tons,
1873: 2 665 680 „ [1]).

Noch im Jahre 1865 betrug die ganze Kohlenzufuhr nach London durch die Eisenbahnen:

2 733 000 tons[2]),

hat sich also in den wenigen Jahren von 1865 bis 1872-73 nahezu verdoppelt, und zwar in allmähligem Anwachsen

1868: 2 979 333 tons,
1869: 3 341 586 „
1870: 3 758 090 „ [3])

und zu einem gewissen Theile auf Kosten der Seezufuhr, welche betrug:

1868: 2 981 230 tons,
1869: 2 873 688 „
1870: 2 993 710 „ [4]).

Der grössere Theil dieser gestiegenen Zufuhr aber ist dem absoluten Zuwachse derselben zu Gute gekommen, welcher theils dem Mehrbedarfe London's und seiner Umgebung, theils dem Export einschliesslich der Versorgung der Dampfschiffe

[1]) Amtliche Angaben des Registrar of the London Coal Market, mitgetheilt im Suppl. zum Economist, commercial history and review of 1873, p. 32.

[2]) Royal Commission 1866 Evid. Allport qu. 12547.

[3]) Miscellaneous Statistics of the United Kingdom (Part VIII). London 1872, p. 421.

[4]) Misc. Statistics p. 421. Weit mehr als der Tonnengehalt hat die Zahl der Schiffe abgenommen: 1868 waren es 7110 Schiffe, 1873 nur 5359, 1872 nur 4954. Suppl. Economist p. 32.

gedient hat. Der ganze Export von Kohlen aus dem Vereinigten Königreich betrug:

1840:	1 606 313	tons,
1858:	6 597 128	„
1865:	9 283 214	„
1868:	10 967 062	„
1871:	12 747 989	„
1872:	13 198 494	„

und dieser Zuwachs war von Jahr zu Jahr ebenso regelmässig wie er in den obigen grösseren Zwischenräumen erscheint[1]).

Der Antheil, welchen an dem Export der Bedarf der Dampfschiffe hat, und die Zunahme dieses Antheils lassen sich aus folgenden Ziffern schliessen. Das Vereinigte Königreich besass überhaupt Seedampfschiffe

1840:	771	mit	87 928	tons	(daneben	21 883	Segelschiffe	mit	2 680 334 tons)
1858:	862	„	369 204	„	„	19 209	„	„	3 956 038 „
1865:	1419	„	701 699	„	„	20 207	„	„	4 706 752 „
1868:	1725	„	824 614	„	„	20 525	„	„	4 691 820 „
1871:	2557	„	1 290 003	„	„	19 650	„	„	4 343 558 „
1872:	2845	„	1 515 704	„	„	19 709	„	„	4 245 904 „.

Seit dem Jahre 1865, wo der Gesammttonnengehalt der Segelschiffe sein Maximum erreicht hat, geht derselbe stetig zurück; und in derselben Frist von 1865 bis 1872 hat sich der Gesammttonnengehalt der Dampfer mehr als verdoppelt; am stärksten ist er in der kurzen Frist der vier Jahre 1868 bis 1872 gestiegen, nämlich von 824 614 auf 1 515 704 tons[2]). Diese Zunahme kommt zu sehr geringem Theile auf solche Dampfer, welche nur im Home-trade (Küstenschifffahrt) beschäftigt sind, deren Versorgung mit Kohlen also nicht zu dem Export gerechnet wird; ihr Tonnengehalt hat sich zwischen 1858 und 1872 nur von 90 739 auf 208 490 tons gehoben und seit 1868 (153 265 tons) nur um 55 225 tons vermehrt.

[1]) Reprint of the Statistical Abstract in each of the fifteen years, from 1840 to 1854 p. 38; Statist. Abstract from 1858 to 1872. London 1873 p. 54—55.

[2]) Statist. Abstract 1840—1854 p. 59. Statist. Abstract 1858—1872 p. 93.

Nach Angaben aus einer andern amtlichen Quelle hat die ganze Kohlenzufuhr nach London[1]) betragen

1869: 6 222 215 tons,
1872: 7 556 423 „.

Während diese Zufuhr sich auf See und Eisenbahnen in den beiden Jahren so vertheilte, dass von 1869 bis 1872 in der Seezufuhr eine Abnahme um rund 325 000 tons stattgefunden, ist in derselben Frist die Zufuhr durch die Eisenbahnen um 1 659 000 tons gewachsen. Das wirkliche Mehr der Zufuhr aber hat sich so vertheilt, dass 1872

567 000	tons	mehr exportirt,
767 000	„	„ in London geblieben sind
1334 000	tons	ganzes Mehr.

Diese Angaben treffen mit den vorher angeführten zu dem Schlusse zusammen, dass der ungeheure Zuwachs des Mehrbedarfs, von London allein und dem, was London versendet, nicht bloss ausschliesslich dem Eisenbahntransport zugefallen ist, sondern dass auch bereits ein absoluter Rückgang in dem Seetransport der Kohlen nach London zu Gunsten des Eisenbahntransports stattgefunden hat.

Ueber die gesammte Kohlenproduction und deren Verwendung giebt der zur Untersuchung der Kohlenfrage im Jahre 1873 niedergesetzte Ausschuss des Unterhauses in seinem an das Parlament erstatteten Berichte folgenden Aufschluss[2]).

Nach verschiedenen amtlichen Ermittelungen betrug die ganze Production von England und Schottland im Jahre

1869: 107 427 557 tons,
1871: 117 352 028 „.

Von der Production des Jahres 1871 beanspruchten

die Industrie . . .	85 371 796	tons,
die Haushaltungen	16 639 046	„
der Export (s. oben)	12 747 989	„
Irland	2 593 197	„
	117 352 028	tons.

[1]) Report Sel. Committee on Coal 1873 p. VII.

[2]) Report Sel. Committee on Coal, July 18, 1873 p. VI.

Angesichts jener Thatsachen erscheinen die Einrichtungen für den englischen Kohlenverkehr auf den Eisenbahnen schon an sich von hervorragender Bedeutung, auch unabhängig von ihrer merkwürdigen Gestaltung, welche aber gerade, wie wir gesehen haben und noch sehen werden, enge mit der Grossartigkeit des Kohlenverkehrs zusammenhängt und darauf beständig als den Beweggrund ihrer Eigenthümlichkeit zurückverweist.

Die Midland, welche den grössten Antheil an der Zufuhr von Kohlen nach London hat (im Jahre 1873 von überhaupt mit der Bahn zugeführten 5 158 668 tons brachte sie 1 655 962 tons, die London and North Western nur 1 046 920 tons[1]),) besitzt für ihren Kohlenverkehr ähnliche Einrichtungen wie die North Eastern; desgleichen die London and North Western.

Der Director der Midland[2]) ist nicht mit der Einrichtung der North Eastern, sofern die Bahnverwaltung den Verkauf der Kohlen besorgt, einverstanden; er findet jenes System in einem gewissen Grade „objectionable“ ohne Angabe des Grundes und beschreibt das seinige folgendermaassen. Die Midland-Verwaltung überlässt es den Grubenbesitzern, ihre eigenen Verkäufer auf jeder Station unter den am Orte vorhandenen Kohlenhändlern anzustellen, aber mit der Einschränkung, dass sie an jedem Orte nur eine möglichst beschränkte Zahl möglichst grosser Kohlenhändler zu ihrer Station zulässt, und dass sie zweitens nur mit grossen Grubenbesitzern, zumal Gruben-Gesellschaften, in Verbindung tritt. „Wir wählen von den Händlern allemal diejenigen aus“, sagt Mr. Allport, „von welchen wir wissen, dass sie die grössten sind, und denen geben wir Raum auf dem Kohlenausladeplatze an der Station. Andererseits müssen die Händler, um zugelassen zu werden, von einer der grossen Kohlengruben die Zusage vorweisen können, dass sie von ihr Kohlen geliefert erhalten werden. Kommt ein neuer Händler und sagt aus: die Butterley Company (eine der grössten Grubengesellschaften) will mir Kohlen liefern, dann

[1]) Suppl. to Economist p. 32.

[2]) Royal Commission 1866 Evid. Allport qu. 12502—19.

würden wir, selbst mit grosser Unbequemlichkeit für uns, dem Manne Raum anweisen. Wenn aber diese Bedingung nicht erfüllt wird, wenn die Butterley Company nicht dazu geneigt ist, dann würden wir das nicht thun.“ — Darin stimmt das System der Midland mit dem der North Eastern überein, dass die Midland direct mit den Kohlengrubenbesitzern zu thun hat, welche auch die Fracht bezahlen; und über den Verkauf an den Stationen haben sie insofern Verfügung, dass sie auf Grund eines Einvernehmens mit den Grubenbesitzern die Kohlenhändler an jedem Orte einsetzen (oder hinaussetzen). Dagegen haben sie keine Depots, keine einheitliche Organisation für den Verkauf und keine eigenen Beamten für denselben; sie haben nur Kohlenlagerplätze (wharves) und lassen sich den Preis dafür nicht (wie die North Eastern) in einer jährlichen Pacht, sondern per ton bezahlen; aber auch diese Kosten entrichtet der Absender an die Bahnverwaltung.

Angesichts dieser rückhaltlos eingestandenen Unterdrückung kleiner Händler und kleiner Kohlengruben durch ein System, welches die Macht der grossen Bahngesellschaft, ökonomisch durchaus consequent, dazu verwendet, nur mit grossen Kohlengruben und mit grossen Händlern in Verbindung zu treten, welches nach dem Maassstabe grossindustrieller Zweckmässigkeit das ausscheidet, was in die grossen Dimensionen nicht hineinpasst, das einsetzt, was zu ihnen passt — angesichts dieser Einrichtung ist es erklärlich, dass sich der Director der North Eastern rühmt, sein System schaffe eine Concurrenz der Producenten im directen Verkehr mit den Consumenten, während bei dem andern System diese Concurrenz aufgefangen werde durch das Monopol einer Anzahl grosser Kohlenhändler. Dass im Wesen beide Systeme in derselben Richtung und auf dasselbe Ziel hinlaufen, habe ich oben schon gezeigt. Es ist stets die Schwerkraft der wirthschaftlichen Freiheit zur Centralisation.

Die Midland ist eine der grössten Kohlenbahnen, wo nicht die grösste überhaupt. Ihr Güterverkehr stieg von 1850 bis 1865 von 2479000 Tons jährlich auf 9169000 Tons;

während der Passagierverkehr in dieser Frist sich um 49 Procent hob, stieg der Kohlenverkehr um etwa 400 Procent[1]).

Die Beschränkung der zur Station zugelassenen Kohlenhändler ist natürlich auf den grössten Stationen von der grössten Bedeutung und von der grössten Zweckmässigkeit für die Bahnverwaltung — analog der Concentration des Abfuhrgeschäfts, die wir bereits kennen gelernt haben, also namentlich in London. Das System, wie es die Midland hat, ist ebenso auf der Londoner Station der London and North Western, Camden Town, eingeführt[2]). Die uns schon aus der parlamentarischen Untersuchung von 1853 bekannte Great Northern (welche im Jahre 1873 fast genau so viel Kohlen als die London and North Western nach London brachte, nämlich 1037286 tons) hatte früher ihr System des selbständigen Kohlenhandels auch auf London ausgedehnt, musste dies aber in Folge eines Processes im Jahre 1858 seitens der Kohlenhändler aufgeben[3]), da das Gericht erkannte, die Bahnverwaltung habe kein Recht, das Capital der Gesellschaft zum Kohlenhandel zu verwenden. Der Schaden davon hat aber, wie der Director der Great Northern behauptet, das Publicum getroffen, welches an die Kohlenhändler etwa 3 shill. p. ton mehr zu zahlen hatte, und nicht die Bahngesellschaft, der es bei jener Einrichtung nur darauf ankam, in wirksamerer Weise mit eigner Hand die mit der Eisenbahn gebrachten Kohlen in London gegen die zur See herangeführten Kohlen einzubürgern, weil damals in London ein Vorurtheil für Sea-borne coal und gegen inland-coal bestand. Dieses Vorurtheil zu beseitigen, habe der Kohlenhandel der Great Northern bezweckt und erreicht. Uebrigens seien auch damals andere Kohlenhändler neben dem Handel der Bahnverwaltung zugelassen worden. Was die heutige Einrichtung betrifft, so versichert zwar der Director der Great Northern vor der Commission, seine Verwaltung halte an dem Princip der freien Zulassung aller zu den Stationen fest; aber er

1) Royal Commission 1866 Evid. qu. 12522.
2) Evid. qu. 12503.
3) Royal Commission 1866 Evid. qu. 12639—657. (S. Clarke.)

gesteht gleichzeitig zu, dass die Raumverhältnisse diesem Princip leider im Wege sind [1]; auch sie vergiebt die Kohlenplätze an bestimmte Kohlenhändler, darunter auf der Londoner Station (King's Cross) namentlich grosse Grubengesellschaften, welche den Verkauf dort selber besorgen lassen, und zumal einzelne, welche für den Absatz in London sich zu grossen Handelsgesellschaften vereinigt haben [2]; so namentlich diejenige von South Yorkshire. Auch diese Bahnverwaltung setzt auf monatliche Kündigung die Kohlenhändler aus den Kohlenplätzen hinaus, wenn der Umfang des Absatzes nicht gross genug ist und ein grösserer Kohlenhändler sich meldet; auch sie „kann nicht gestatten", dass Jedermann nach Belieben Kohlen kommen lässt, und wenn einer mehr bestellt, als er verkaufen kann, so „sagen wir ihm, Sie dürfen sich jetzt nicht mehr kommen lassen, bis das Andere verkauft ist"; denn wenn auch nur zwei bis drei Händler jederzeit Freiheit haben sollten, sich ein Dutzend Wagenladungen kommen zu lassen, so würde das die ganze Station versperren.

qu. 12685 (Earl of Belmore): „Können Sie denn verweigern, Kohlen zu befördern, wenn Sie denken, ein Kohlenhändler hat schon mehr als er verkaufen kann"? — „Ja; ich glaube wohl, es ist eine angemaasste Gewalt (an assumed power); aber praktisch wirkt das ganz gut; wir brauchen diese Gewalt nur um der Ordnung des Geschäftsbetriebes willen, nicht um diesem oder jenem Gunst zu erweisen."

Es ist natürlich, dass da, wo die Wunde noch blutet, die verdrängten Kohlenhändler laute Klagen erheben; aber nach dem Material von 1865 und 1866 zu schliessen, scheinen es heute verhältnissmässig nicht viele zu sein, und das beweist, dass der Verkehr sich seit einer Reihe von Jahren, wenigstens in gewissen Hauptbezirken und auf gewissen Hauptlinien für den Kohlenhandel, darauf eingerichtet hat. — Das ist ja das Bewunderungswerthe der englischen Untersuchungen über öffentliche Fragen, dass die Thüren geöffnet werden und

[1]) qu. 12659. 12671.
[2]) qu. 12673—686.

Jedermann, der etwas auf dem Herzen hat, eingeladen wird, vor der Commission oder dem Comitee zu erscheinen, um seine Sache vorzutragen. Aus diesem naiven Stoffe, der sich zusammensetzt aus all' den Aeusserungen aller der verschiedenen und sich kreuzenden Interessen und eben darum ein treues Bild des Lebens ist, tritt unbefangen hervor, was die einzelnen Interessen wollen und nicht wollen, worüber sie klagen und was sie beanspruchen; und für den Beurtheiler, der auf dem Standpuncte der Gesammtheit steht, ergiebt sich aus einer Zusammenhaltung dieser Zeugnisse, das was das Interesse des Ganzen verlangt.

Nur von Nottingham erscheinen als Abgesandte einer „Gesellschaft zum Schutze des Handels und Verkehrs" zwei Zeugen, welche Klage darüber führen, dass die Midland an diesem Orte wegen Mangels an Raum auf der Station seit einem Jahre die Zahl derer, welche selbständig dort Kohlen kommen lassen, von sechszig (darunter über dreissig Kohlenhändler) auf neun beschränkt hat [1]), indem sie von den bisherigen Händlern sich die grössten ausgesucht. Ein Kohlenhändler, welcher das Missfallen der Midland erregte, weil er einen Anspruch derselben auf Liegegelder (demurrage) für Waggons bestritt, wurde dadurch bestraft, dass die Bahnverwaltung an die Kohlengrubenbesitzer, von denen er Kohlen empfangen hatte, das Ersuchen stellte, diesem Manne künftig keine Kohlen mehr zu senden; darauf bezahlte er, was die Bahnverwaltung verlangte, um nicht seine Existenz zu verlieren. Die Kohlengruben stehen ihrerseits unter diesen Geboten der Bahnverwaltung und ein Circular wies sie zu seiner Zeit an, von nun ab würde die Midland nur an die namentlich genannten neun Kohlenhändler nach Nottingham Kohlen befördern. Die kleinen zwanzig bis dreissig Händler, welchen jetzt ihr Gewerbe gelegt ist, können sich nur noch an die auf dem Canale herankommenden Kohlen wenden, soweit auf diesem (welcher der Great Northern gehört) noch ein Verkehr unabhängig von der grossen Strasse besteht, oder sie müssen aus

[1]) Evid. 1865 qu. 9772—9806, 9853—96.

dritter Hand durch einen der neun auserwählten Kaufleute auf der Midland Kohlen kommen lassen. Und selbst gegen die grössten Grubenbesitzer wird mit Strenge diese Ausschliessung der anderen von der Bahn gehandhabt: die Butterley Company, die grösste Grubengesellschaft der Midland-Grafschaften, sandte im Jahre 1865 an den ältesten Kohlenhändler von Nottingham, welcher aber nicht zu den neun gehört, ein bestelltes Quantum: die Kohlen blieben ein paar Wochen auf der Bahn, einige Stationen von Nottingham stehen. Man war nur schwach geneigt, durch einen Process das „equal treatment" durchzusetzen; in einem anderen ähnlichen Falle hatte der Gerichtshof zu Gunsten der Bahnverwaltung entschieden [1]). Man scheut sich, den Kampf gegen eine grosse Eisenbahngesellschaft aufzunehmen; selbst eine gemeinnützige Gesellschaft, wie die hier klageführende, hat keinen Muth dazu [2]).

Der Director der Midland erkennt die Richtigkeit der Thatsachen an und rechtfertigt die neue Einrichtung durch den einfachen Grund der Herstellung der Ordnung auf der Station. Von all' den kleinen Leuten, die sich wohl je einen Wagen Kohlen kommen liessen, sei der Bahnhof gesperrt gewesen, 500 Wagen hätten da auf einmal gestanden [3]); hiermit hätte aufgeräumt werden müssen.

Die Klagen der kleinen Kohlengrubenbesitzer über Zurücksetzung gegen die grossen werden wir bei der Erörterung der Wagenleihe und namentlich bei der Tariffrage zur Genüge kennen lernen. Hier sei nur noch eines Punctes kurze Erwähnung gethan, nämlich der Frage, wie diese Centralisation des Kohlenverkehrs auf den von dem Publicum gezahlten Preis gewirkt hat. Der klagende Kohlenhändler von Nottingham sagt, die Kohlen seien in Folge der neuen Einrichtung um 6 pence p. ton vertheuert worden, hält aber selbst diese geringe Differenz für zweifelhaft [4]). Und der

[1]) qu. 9864—66.
[2]) qu. 9867—73, 9785.
[3]) qu. 12502—03. qu. 13683—84.
[4]) qu. 9843.

Director der Midland legt Briefe von den Kohlenhändlern und von Kohlengruben vor, zum Beweise, dass seit dem Jahre der neuen Einrichtung keine Steigerung stattgefunden habe[1]). Anders lauten die Zeugnisse in anderen Fällen. Wo ich von den Einrichtungen der North Eastern sprach, wurde schon auf Grund von Erfahrungen darauf hingedeutet, dass in den grossen Händen entweder der Grubenbesitzer oder der Bahngesellschaft oder auch der Kohlenhändler Preisermässigungen hängen bleiben, welche nach den abstracten Vorstellungen der alten Theorie[2]) dem Consumenten zu gute kommen oder wenigstens „auf die Dauer“ zu gute kommen, oder die „Tendenz“ dazu haben. Der Director der Great Northern behauptet seinerseits, da, wo er vom Londoner Kohlenhandel spricht, ganz ähnlich wie der Director der North Eastern, dass Frachtermässigungen und ähnliche Vortheile keineswegs dem Publicum, jedenfalls nicht ganz, in den gezahlten Preisen zu statten kommen, sondern entweder den Kohlenhändlern oder den Grubenbesitzern oder beiden[3]).

Eine sehr gravirende Aussage aber war diejenige, welche im Juni 1873 vor dem Unterhaus-Comitee der Vertreter der Kohlengrubenarbeiter von South Yorkshire, Mr. Normansell, über die Kohlenpreise machte. Er behauptete, das auf den Londoner Stationen für den Kohlenhandel eingeführte System, wonach eine beschränkte Anzahl grosser Kaufleute das Monopol der Londoner Zufuhr in Händen hat, vertheuere den Preis der Kohlen um ein sehr Bedeutendes, und die Zahl, die er nannte, war wesentlich grösser als jene 3 shilling, von welchen der Director der Great Northern sprach. Als Beweis für seine Behauptung führte er an, dass er während der Kohlentheuerung probeweise eine Partie Kohlen

[1]) qu. 12502, 13682—85.

[2]) Auf diese haben sich bisher die Radicalen beider Extreme gestützt. Während sich z. B. Ricardo's Nachfolger bemüht haben, die abstracte Fassung seiner Lohntheorie zu mildern, hat Lassalle sein „ehernes Lohngesetz“ nicht bloss, wie er selber behauptet, aus Ricardo entlehnt, sondern auch in Ricardo's Manier verzerrt.

[3]) qu. 12665—67.

aus South Yorkshire an einen in Wimbledon wohnenden Londoner Freund gesandt habe, auf welcher Station ein directer Empfang möglich ist [1]). Der Unterschied des gleichzeitigen Londoner Preises betrug gegen 10 shilling per ton. Als der diese Thatsachen bekundende Zeuge zur Ermässigung der Kohlenpreise dem Comitee den Vorschlag machte, die Londoner Kohlenhändler abzuschaffen, erschrak ein Mitglied aus Manchester und fragte ihn, ob er sonst noch einen Stand der bürgerlichen Gesellschaft abschaffen wolle. Und doch hatte vor der königlichen Commission der Director der Great Northern im Jahre 1866 sich in ganz demselben Sinne geäussert; ganz entsprechend antwortete Normansell auf die erschrockene Frage: ich will Niemand abschaffen, ich will sie nur nützlich beschäftigen. — Dass die Kohlen eine Waare sind, welche ganz besonders geeignet ist, für grosse Producenten, grosse Kaufleute und grosse Eisenbahngesellschaften, auf Kosten der Consumenten unmässige Gewinne zu machen, erkennt selbst der Bericht jenes Kohlencomitee's an: „da man lieber sehr hohe Preissteigerungen sich gefallen lasse, als die Waare misse" [2]).

c. In nahem Zusammenhange mit der Kohlenbeförderung steht die Wagenleihe, welche ebenfalls in den letzten Jahren jene nicht ungewöhnliche Rolle gespielt zu haben scheint, in Deutschland für die Zukunft angepriesen zu werden, während sie in England vielmehr der Vergangenheit angehört. Auch hier erscheint das gemeinsam mit andern Heilmitteln; dass man die zur Vereinigung drängenden Funktionen der Bahnverwaltung hat trennen und so die Einheit zu einem gewissen Theile retten wollen. Auch dieses Begehren knüpft an alte Einrichtungen der englischen Bahnen an, welche durch die neuere Concentration mehr und mehr überwunden sind oder doch überwunden zu werden bestimmt sind.

[1]) Der Empfänger war Robert Applegarth, welcher mir mündlich die Richtigkeit der Angabe bestätigt hat.

[2]) Report 1873 p. IX: in the case of coal much of the demand is of such an urgent nature that the buyer would pay a very large price rather than be deprived of the supply he requires.

Es ist die hergebrachte, aber niemals ausschliessliche Sitte im englischen Eisenbahntransport von „Minerals", d. h. Kohlen, Kalkstein, Salz u. dgl., dass der Absender die Wagen zur Verladung selber stellt. Diese Sitte hat von jeher zu Differenzen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Absendern Anlass gegeben; und schon im Jahre 1853 finden wir die Great Northern, jene Gesellschaft, welche am consequentesten und am ersten alle Verrichtungen des Kohlenverkehrs in eine Hand zusammengefasst hat, im Besitze eigener Kohlenwagen, welche sie aber nur für grössere, lohnendere Strecken hergiebt, während sie für den Localverkehr von den Kohlenhändlern verlangt, dass diese ihre Wagen stellen [1]). Bei derselben Gelegenheit lassen die später oft wiederkehrenden Klagen sich vernehmen, die Wagen würden zu langsam zurückgesandt [2]), würden beschädigt [3]), und für beides sei kein Ersatz zu erlangen; gegen die Lancashire and Yorkshire Company werden diese Beschwerden insbesondere vorgebracht; der Vertreter der Grubenbesitzer von Lancashire sagt aus, es sei dies die allgemeine Klage in seinem Bezirke: und wenn man wegen der Beschädigungen der Wagen bei der Bahnverwaltung reclamire, so erhalte man die Antwort, sie werde künftig keine Locomotiven mehr hergeben, wenn sie dafür verantwortlich gemacht werden solle.

Eine grössere Zahl solcher Klagen tritt vor die Commission von 1865 und 1866. Da klagt der Besitzer der Salzwerke von Stoke in Worcestershire [4]), ihm gingen jährlich durch die Verzögerung der Rücksendung für 350 bis 400 Salzwagen zwischen 700 und 1000 Pfd. Sterling verloren; der Grund sei bei dem Mangel hinreichender Locomotiven die Zurücksetzung fremder Wagen gegen eigene und anderen Gesellschaften gehörende, weil sie für Verzögerung jener nicht zu haften haben, dagegen bei den Wagen anderer Gesellschaften laut

1) Committee 1853 Evid. qu. 517—21.
2) Evid. 1853 qu. 2759.
3) qu. 2766—69.
4) Evid. qu. 10891-899, qu. 10910—20, 10931, 11025—56.

Bestimmungen des Clearinghouse haften. Der Beschwerdeführende schlägt als Abhülfe nur die Alternative vor: entweder muss die Bahnverwaltung unsere Wagen wie ihre eigenen behandeln oder selber die nöthigen Wagen uns stellen. — Ganz gleiche Beschwerden legt der Director einer Anzahl von Kohlengruben in South Staffordshire, ein Mann, der früher Eisenbahndirector gewesen ist und dreissigjährige Erfahrung im Eisenbahnwesen besitzt, der Commission vor[1]. Man wisse nie, wann ein leerer Kohlenwagen zurückkomme, oft dauere es zwei bis drei Wochen; der Verlust hieraus betrage auf etwa 800 Wagen jährlich mindestens 3000 Pfd. Sterling an Wagenmiethe; dabei seien die Störungen im Geschäftsbetriebe gar nicht einmal mitgerechnet. Die Gründe der Beschwerde sind die früheren wie bei dem anderen Zeugen, Mangel an Locomotiven und Hintansetzung der fremden Wagen; und in diesem Falle wie in jenem wird eine Menge von Thatsachen beigebracht, um die Klagen zu rechtfertigen. — Aehnlich beschwert sich ein Kohlen- und Eisenwerk-Besitzer aus Wigan[2]. Auf diese Klagen antworten die Eisenbahndirectoren, die Schuld der Verzögerung liege nicht an ihnen, sondern an dem Empfänger, welcher die Entladung verzögert; an diesen sollten sich wegen der Liegegelder die Absender halten, aber das thun sie nicht, weil die Langsamkeit der Abnehmer einmal üblich und da keine Entschädigung herauszubekommen sei. So der Director der London and Nord Western[3]; so der Director der Great Western[4]; so der Director der Great Northern, welcher noch darauf hinweist, wie sehr es das eigene Interesse der Bahngesellschaft sei, die Bahn freizubekommen[5]; so namentlich auch der Director der Midland[6].

Der entscheidende Werth aber ist darauf zu legen, dass die Ansichten von Eisenbahnverwaltungen und Transportinter-

[1]) Evid. qu. 11077—182.
[2]) qu. 15633—665.
[3]) Cawkwell qu. 11645—50.
[4]) Grierson qu. 11894—95, 11900—01.
[5]) Clarke qu. 12636—38.
[6]) Allport qu. 13646—73.

essenten sich mehr und mehr in der Ueberzeugung zusammenfinden, die beste Einrichtung sei, dass die Eisenbahnverwaltung alle Wagen selber stellt, für den Mineral-Verkehr, wie bisher schon für den Güterverkehr im engeren Sinne. Der Director der grössten Kohlenbahn, der Midland, bedauert die Abneigung der Grubenbesitzer gegen die auf der North Eastern und einigen anderen Bahnen bestehende Einrichtung, dass die Bahnverwaltung alle Wagen stellt; leider hingen die Leute mit Ausnahme einzelner grossen Grubengesellschaften an der alten Sitte; aber „meine Ansicht ist entschieden dafür, dass die Eisenbahngesellschaften für Kohlenwagen sorgen, dies würde viel wohlfeiler und es würden viel weniger Wagen erforderlich sein“[1]). Dieses Zeugniss aus dem Munde eines — zwar in allen allgemeineren Fragen beschränkten, aber — in diesen praktischen Detailfragen bewährten und anerkannten Eisenbahnmannes, der in der Leitung des englischen Eisenbahnwesens seit dessen Anfängen ergraut ist, und der sich speciell um die Entwickelung des Kohlenverkehrs anerkannte Verdienste erworben hat, eines Mannes, der bei jeder öffentlichen Untersuchung über Eisenbahnfragen seit zwanzig Jahren wegen seiner sachkundigen Aussagen in erster Reihe vorgeladen wird, — das Zeugniss dieses Mannes würde schon allein für sich schwer in die Wagschale fallen; aber dasselbe steht mit nichten allein, wie wir sogleich sehen werden. — Er erläutert seine Ansicht in der Weise, mit welcher alle jene Maassregeln begründet werden, die auf Centralisation des ganzen Eisenbahnverkehrs in der Hand der Eisenbahnverwaltung berechnet sind. Welche Mühe werde jetzt seiner Bahn gemacht [dadurch, dass etwa fünfzig leere Kohlenwagen, die fünfundzwanzig oder dreissig verschiedenen Eigenthümern gehören und auf verschiedenen Stationen zusammengehängt worden sind, jetzt an der betreffenden Station wieder auseinandergehängt und hin- und hergeschoben werden müssen; und wie oft

[1]) the work would be done at much less cost and much fewer trucks would be required for the purpose qu. 13634—45, 13651—55, 13691—96, 13702-10.

8*

komme es vor, dass die eine Kohlengrube über ihren Wagenvorrath hinaus Wagenraum bedürfe, dagegen die andere zur gleichen Zeit Ueberfluss habe — was sich einfach ausgleichen würde, wenn die Wagen der Bahnverwaltung Eigenthum wären. Allport schätzt die dabei zu erwartende Ersparniss auf ein Viertel der Wagen; statt der jetzt erforderlichen 20,000 bis 22,000 würde man künftig an 15,000 bis 16,000 Wagen auf der Midland genug haben; und dazu käme die Ersparniss an den Kosten des Rücktransports. — Allport selbst hat vor vielen Jahren, als er Director der York, Newcastle and Berwick Railway war, die Wagen der Grubenbesitzer angekauft, und diese Aenderung wirkte zur allgemeinen Zufriedenheit und besteht dort bis auf diesen Tag nicht nur fort, sondern die North Eastern, in welche jene Bahn als der Stamm bei der grossen Verschmelzung von 1854 aufgegangen ist[1], hat für ihr ganzes System jene Einrichtung angenommen.

Das Zeugniss Allport's, sagte ich, steht nicht allein. Der Director der Great Western sagt[2]: die Stellung aller Wagen durch die Eisenbahngesellschaft würde vortheilhaft sein, da hierdurch in vielen Fällen die Kosten des Rücktransportes vermindert werden würden (auseinanderschieben u. s. w.); auch fände sich Gelegenheit, sie öfter mit Rückfracht zu füllen, statt dass man sie leer sendet. — Der Director der Great Northern[3]) theilt mit, dass seine Bahnverwaltung, obgleich sie durch ihre Parlamentsacte von der Stellung der Wagen für den Kohlenverkehr entbunden ist, doch für den grösseren Theil eigene Wagen besitze, daneben aber die Wagen von Privaten zulasse. — Der Director der North Staffordshire[4]) erzählt, auf seiner Bahn hätte zu der Zeit, da er die Leitung antrat, jeder Grubenbesitzer, etwa sechzig zusammen, seine eigenen Wagen gehabt, und das habe eine so schwere Störung des Verkehrs verursacht, dass auf seinen Rath alle jene fremden Wagen durch die Bahn-

[1]) Evid. Committee 1872, Appendix p. 753.
[2]) qu. 13500—12.
[3]) qu. 12625.
[4]) qu. 14176—96, cf. Williams qu. 10306.

gesellschaft angekauft wurden. Dies habe sich durchaus und zu allseitiger Zufriedenheit bewährt: erstens die bequemere Rücksendung, zweitens die Gelegenheit zur Rückfracht, drittens eine Ersparniss an Wagen, welche, mit jenen anderen Gründen verbunden, mindestens 25 Procent ausmacht. Und auf die Frage, ob er die gleiche Einrichtung allgemein einführen würde, antwortet er: ich zögere keinen Augenblick, ja zu sagen. — Der Director der Great Western, das Parlamentsmitglied Daniel Gooch [1], ist aus den von den Anderen angeführten Gründen lebhaft zu Gunsten der Wagen im Besitze der Gesellschaft gestimmt: die Ersparniss sei ganz unzweifelhaft gross; auch seien die Wagen der Great Western zum grösseren Theile eigene. — Ein erfahrener Eisenbahnmann, das Parlamentsmitglied A. C. Sherriff, einst Director in dem Systeme der North Eastern, dann bei verschiedenen anderen Gesellschaften [2], hält die Vergeudung bei dem Gebrauch der Privatwagen für so gross, dass er im Interesse beider Theile alle Eisenbahngesellschaften zwingen will, den ganzen Wagenpark zu stellen [3]. Alle die Reibungen wegen der fremden Wagen, wegen der Verzögerung oder Beschädigung, die halbe Unschuld und die halbe Schuld der Eisenbahnverwaltungen, die ja, wie es natürlich ist, in der That nicht selten die fremden Wagen den eigenen hintansetzen; dann die Verschleppung der Abnahme der Kohlen, weil es nicht die Wagen der Gesellschaft sind, also die Verzögerung dem Empfänger nichts kostet; ferner die grosse Ersparniss an Rücksendung und Wagenraum. Dieser Sachverständige hält die Vorzüge für so unbedingt überwiegend, dass er nur durch den Mangel an Capital diese Versäumniss der Bahngesellschaften zu erklären weiss [4]) oder durch die Hindernisse, welche der Aufnahme von

[1]) qu. 17523—27.

[2]) qu. 16305—24.

[3]) J should be inclined to compel them to find the trucks it would do them good.

[4]) Ganz ebenso J. S. Forbes, General-Manager of the London, Chatham and Dover, sowie der Fragesteller Price, chairman Midland, Evid. Committee on accidents compens. 1870 qu. 1336.

Capital durch das Parlament bereitet worden sind — freilich wohl kaum der einzige Grund. Die Reform würde eine Ersparniss an Wagencapital und der damit verknüpften Verzinsung und Abnutzung von einem vollen Drittel einschliessen.

Die beiden bedeutendsten Zeugen aber sind die Vertreter der North Eastern, der Captain O'Brien [1]) und der Secretär der alten Stockton and Darlington, M'Nay [2]). Von allen anderen Zeugen wird auf die North Eastern verwiesen, wo im grossen Bereiche dieses Bahncomplexes das System der Bahnwaggons eingeführt ist und sich vortrefflich bewährt hat. Auf der Stockton and Darlington ist man längst von den Privatwagen abgekommen, weil das Zurückbringen an sechzig verschiedene Eigenthümer zu viel Mühe und Kosten verursachte. Auf dem gegenwärtigen Gebiete der North Eastern sind Privatwagen nicht ausgeschlossen, kommen aber selten vor; Grundsatz ist, eigene Wagen der Bahn zu verwenden, und diese Einrichtung wirkt besser nach allen Seiten hin, was auch dadurch erwiesen ist, dass trotz der freien Zulassung von Privatwagen diese selten vorkommen. — Allerdings tritt ein Grubenbesitzer aus Darlington mit einem langen Register von Klagen gegen die North Eastern oder vielmehr deren Zweig, Stockton and Darlington, auf [3]) und zwar angeblich im Namen der Handelskammer von Darlington, welche sich namentlich auch auf Bevorzugung derjenigen Grubenbesitzer beziehen, die Verwaltungsrathsmitglieder der North Eastern sind: diese erhielten Wagen, wenn andere keine bekämen; die Privatwagen würden hintangesetzt u. dgl. m.; aber dieser Zeuge, ganz abgesehen davon, dass er der einzige ist, macht einen so persönlich gereizten Eindruck und wird in einem Grade widerlegt, welcher seine Aussagen stark erschüttert. Von vornherein wird ihm in der Erwiederung ein Schreiben der angeblich von ihm vertretenen Handelskammer vorgewiesen, worin deren Vorsitzender erklärt, Herr Wooler habe keinen solchen

[1]) qu. 12320—24.
[2]) qu. 13999—14000.
[3]) qu. 9567—9771.

Auftrag erhalten [1]), und seine Behauptungen werden widerlegt oder darauf zurückgeführt, dass er in einem Augenblicke ausserordentlich grosse Anforderungen an die Wagenvorräthe der Stockton and Darlington gestellt habe [2]). Das wichtigste Zeugniss indessen zu Gunsten der Einrichtungen der North Eastern ist jenes uns bekannte, welches ihrer ganzen Geschäftsleitung der Ausschussbericht vom Jahre 1872 ausgestellt hat.

Dass die mit den schwankenden Conjuncturen im Kohlenverkehr verbundenen Schwankungen im Bedarf von Wagen [3]) durch die englischen Wagenleihe-Anstalten nicht ins Gleiche gesetzt oder je nach Bedürfniss in wirthschaftlichster Weise befriedigt werden können, — geht daraus hervor, dass diese Anstalten [4]) ihre Wagen auf ganze Jahre an bestimmte Grubenbesitzer vermiethen, so dass also eine durch die Anstalten geleitete Ausgleichung der periodischen Fluctuation gar nicht bewerkstelligt werden kann. Der Grubenbesitzer miethet eine Anzahl von Wagen auf ein Jahr zum Satze von 9 bis 12 Pfund Sterling für jeden Wagen und gebraucht sie wie sein Eigenthum. Statt dass der Grubenbesitzer die Capitalauslage macht, thut das eine Gesellschaft, und jener zahlt nur die jährliche, gewiss nicht mässige Rente. Schwerlich eine Einrichtung, die viel zu bedeuten hat, und sicher nicht eine solche, welche in die grosse Zweckmässigkeit der heutigen englischen Unternehmungen hineinpasst, vielmehr gemacht ist für kleine Unternehmer, die ihr Betriebscapital selbst anzuschaffen nicht die Mittel haben, und wiederum für diese schwerlich ein sociales Rettungsmittel ist im Kampfe gegen die grossen. — Es werden übrigens nach Allport's Zeugnisse nur Kohlenwagen von jenen Anstalten verliehen.

Auch der Bericht der königlichen Commission vom Jahre 1867 [5]) erklärt unter dem Eindrucke der oben angeführten

[1]) qu. 12152.
[2]) qu. 13964—70.
[3]) qu. 14040.
[4]) Allport qu. 13717—21.
[5]) Report § 146.

Thatsachen: Wir halten es für wünschenswerth, dass die Eisenbahngesellschaften jede Gelegenheit benutzen, um in den Besitz der auf ihren Linien gebrauchten Wagen zu gelangen.

Aber gerade in den allerletzten Jahren ist wiederholt auf einen besonderen Uebelstand der fremden Wagen hingewiesen worden. Bei den Untersuchungen über Verhütung von Eisenbahnunfällen, im Jahre 1870 vor dem Ausschusse des Hauses der Gemeinen, im Jahre 1873 vor dem Ausschusse des Hauses der Lords, wurde hervorgehoben, wie sehr es zur Sicherung gegen Unfälle beiträgt, wenn keine andern als eigene Wagen der Eisenbahngesellschaften auf den Bahnen gebraucht werden, da letztere grössere Sorgfalt und Controle über den Zustand der Wagen ausüben als die Privaten[1]. Ja, vor dem letzten Ausschusse schrieb James Allport, der Director der Midland, geradezu die grössere Masse der Unfälle mehr als den Zusammenstössen, der Mangelhaftigkeit der fremden Wagen zu, welche leider im Transport von Salz und Kohlen noch üblich seien[2].

d. Wir schulden jetzt den Leistungen der Eisenbahngesellschaften im wirklichen Verkehre von Personen und Gütern einige Aufmerksamkeit und betrachten zuerst den Personenverkehr.

Wenn heutzutage, wie seit lange, von englischen Eisenbahnmännern mit vollen Händen zugegeben wird, in den Fahrpreisen sei keine Concurrenz der verschiedenen Bahnen mehr vorhanden, so wird doch gern darauf Gewicht gelegt, es gebe eine Concurrenz in der „accommodation" für den Verkehr. Zwar beruht diese Gegenüberstellung, wenn damit, wie regelmässig geschieht, eine dauernde Concurrenz zugesichert werden soll, auf einer Unklarheit der Vorstellung: denn man verwechselt das gegenwärtige Vorhandensein eines Restes von

[1]) Committee on accidents compens. 1870 Evid. Forbes qu. 1335—38. Vgl. damit Evid. James Grierson, General-Manager of the Great Western (eben daselbst qu. 2109—17): „there is much less risk with railway waggons than with private waggons".

[2]) Lord's Committee 1873 qu. 1012—16.

Concurrenz mit der nothwendigen Fortdauer dieses Restes, und man sollte diese besondere Erscheinungsform der Concurrenz, bloss weil sie nicht in Geldeswerth, sondern in Genusswerth ausgedrückt ist, am wenigsten in jenen Kreisen für ein principiell Verschiedenes halten, welche so sehr geneigt sind, sonst gar mancherlei am Geldeswerth zu schätzen, was allerdings principiell dieser Schätzung widerstrebt. Dennoch, wie auch die Ansichten über die Dauer dieser letzten Form der Concurrenz irren mögen (und wir werden das später noch zu erörtern haben), es ist eine allgemein zugestandene Thatsache, dass sie vielfach in der Gegenwart vorhanden ist.

Diese Concurrenz in der „accommodation" besteht in dem Bestreben verschiedener Bahnverwaltungen, je auf ihrer eigenen Linie, gewisse gleiche Hauptpunkte des Verkehrs zu verbinden, wetteifernd durch Zahl der Züge, durch Schnelligkeit, durch passende Festsetzung der Abfahrts- und der Ankunftszeiten u. dgl. m. Dies gilt namentlich für den Verkehr von London nach den Provinzen. Um aus dem intensivsten Verkehr ein Beispiel zu wählen, so giebt es jetzt für die Fahrt von London nach Manchester [1]) folgende Gelegenheiten:

1. Auf der London and North Western von Euston Square 188½ miles (I. Classe 32/6 d., II. Classe 24/—, III. Classe 15/6 d.) 11 wochentägliche Züge, sämmtlich mit dritter Personenclasse, welche in der Frist von 6 Uhr 15 Min. früh bis 9 Uhr 15 Min. abgehen und, in der Schnelligkeit wenig verschieden, 4 Stdn. 55 Min. bis höchstens 5 Stdn. 40 Min. unterwegs sind. Von Manchester nach London zurück gehen an jedem Wochentage 7 Züge, ebenfalls sämmtlich mit dritter Classe, aber langsamer fahrend, 5 Stdn. bis 6 Stdn. 20 Min. An Sonntagen hin und zurück je nur 3 Züge, und diese langsamer, 5 Stdn., 5 Stdn. 30 Min., 7 Stdn. 35 Min. unterwegs, der langsame Zug auf der Rücktour sogar 8 Stdn. 50 Min.

[1]) Alphabetical Railway Guide No. 244, January 1874, London, W. Tweedie, p. 86.

2. Auf der Great Northern von King's Cross (Fahrsätze wie London and North Western) 6 Züge wochentäglich je hin und zurück, Schnelligkeit 5 Stdn. bis 5 Stdn. 45 Min. auf dem Hinwege, 5 Stdn. 5 Min. bis 6 Stdn. auf dem Rückwege. An Sonntagen je 2 Züge hin und zurück. Alle Züge mit dritter Classe.

3. Auf der Midland von Saint Pancras Station (189 miles, Fahrsätze wie oben) 5 Züge wochentäglich je hin und zurück, Schnelligkeit auf der Hinfahrt 5 Stdn. bis 6 Stdn. 5 Min., auf der Rückfahrt 5 Stdn. 5 Min. bis 5 Stdn. 40 Min. An Sonntagen 1 Zug für die Hinfahrt, 2 Züge für die Rückfahrt. Alle Züge mit dritter Classe.

4. Auf der Great Western von Paddington [1]) (Fahrsätze wie oben) 4 Züge wochentäglich für die Hinfahrt, 3 Züge für die Rückfahrt, Schnelligkeit auf dem Hinwege 7 Stdn. 20 Min. bis 8 Stdn. 15 Min. und auf dem Rückwege 6 Stdn. 30 Min. bis 7 Stdn. 40 Min. An Sonntagen nur 1 Zug für die Hinfahrt, keiner zurück. Alle Züge mit dritter Classe. —

Minder gehäuft, aber ebenfalls reichlich ist die Fahrgelegenheit von London nach Dover [2]):

1. Auf der South Eastern von Charing Cross (Cannon-Street, London Bridge) 9 wochentägliche Züge, 76½ miles (I. Classe 20/—, II. Classe 15/6 d. für Expresszüge, und I. Classe 18/6 d., II. Classe 13/6 d., III. Classe 6/6 d. für andere Züge). Geschwindigkeit des Expresszuges mit bloss erster Classe 1 Stde. 50 Min. (d. h. kaum 1½ Min. p. mile), die des Expresszuges mit zweiter Classe 2 Stdn. 25 Min., der andern 5 Züge mit zweiter Classe 2 Stdn. 40 Min. bis 3 Stdn. 28 Min., endlich der beiden Züge mit dritter Classe 3 Stdn. 10 Min. bis 3 Stdn. 25 Min. Für die Rückfahrt von Dover nach London ebenfalls 9 wochentägliche Züge, darunter 4 Expresszüge, sämmtlich mit zweiter Classe, 2 Züge mit dritter Classe, ziemlich dieselbe Geschwindigkeit wie bei den Zügen der Hinfahrt. An Sonn-

[1]) Von der Linie der Great Western und ebenso der Great Northern ist die Meilenlänge nicht angegeben, vielleicht weil dieselbe grösser ist als bei den beiden andern.

[2]) Vgl. Railway Guide p. 43.

tagen 5 Züge hin und 5 Züge zurück, auf der Hinfahrt 3, auf der Rückfahrt 2 Züge mit dritter Classe.

2. Auf der London, Chatham and Dover von Victoria Station (Ludgate Hill) 78 miles, Fahrpreise genau übereinstimmend mit der South Eastern, 8 Züge an jedem Wochentage, darunter 3 Expresszüge, alle mit II. Classe, Schnelligkeit 1 Stde. 45 Min. bis 2 Stdn. 15 Min., 1 Zug mit II. Cl. 2 Stdn. 55 Min., endlich 4 Züge mit III. Cl. 2 Stdn. 50 Min. bis 3 Stdn. 45 Min. Von Dover nach London 8 Züge, darunter 3 Expresszüge mit II. Cl., 2 Züge mit II. Cl., 3 Züge mit III. Cl., Schnelligkeit ähnlich wie auf der Hinfahrt. An Sonntagen 4 Züge je hin und zurück, darunter 2 Expresszüge mit II. Cl. und 2 Züge mit III. Cl.

Die hier angeführten Beispiele müssen genügen, um zu zeigen, soweit Zahlen es vermögen, was für die Hauptadern des grossen Personenverkehrs theils die Eisenbahngesellschaften jede für sich leisten, theils nebeneinander im Wettbewerb auf Grund gleicher Fahrsätze zu leisten bestrebt sind. — Ich muss jetzt ein Beispiel anführen für die Beförderung auf solchen Wegen, welche, im Gegensatze zu jenen, den grossen Weltverkehr tragenden Strassen, abseits liegen in der Stille der ländlichen Grafschaften. So der Weg nach Stratford-on-Avon in der Grafschaft Warwick, dem durch Shakspeare's Namen geweihten Orte, in dessen Umgebung noch keine andere Dampfmaschine ihren Qualm zum Himmel sendet als die Locomotive.

1. Von London (Paddington) auf der Great Western[1]) nach Stratford-on-Avon, 110 miles (20/10 d. I. Cl., 13/6 d. II. Cl., 9/2 d. III. Cl.), 4 wochentägliche Züge für die Hinfahrt, 6 für die Rückfahrt, alle (bis auf einen Zug für die Rückfahrt) mit dritter Klasse, Geschwindigkeit 3 Stdn. 32 Min., 3 Stdn. 45 Min., 3 Stdn. 55 Min., 5 Stdn. 5 Min. für die 4 Züge der Hinfahrt, und 3 Stdn. 10 Min. bis 4 Stdn. 53 Min. für die 6 Züge der Rückfahrt. An Sonntagen 1 Zug hin, 2 Züge zurück.

[1]) Railway Guide p. 125.

2. Auf der London and North Western von Euston Square (19/— für I. Cl., 13/6 d. für II. Cl., 8/5 d. für III. Cl. — also etwas wohlfeiler als auf der Great Western) 5 wochentägliche Züge nach Stratford und zurück, Geschwindigkeit 1 Zug 3 Stdn. 15 Min., 4 Züge 3 Stdn. 40 Min. auf der Hinfahrt, und 3 Stdn. 20 Min. bis 4 Stdn. 20 Min. auf der Rückfahrt. Alle Züge mit dritter Classe.

Versuchen wir aus den im Obigen vorgeführten Daten über die Personenzüge auf verschiedenen Eisenbahnen und in verschiedenen Verkehrsgebieten eine Folgerung zu ziehen, so ist es — abgesehen von der hier nebenbei liegenden und später zu erörternden Frage der Preise — zunächst die positive Thatsache, dass der heutige englische Personenverkehr durch eine so reichliche Zahl von Zügen bedient wird und dass die Geschwindigkeit derselben eine solche ist, dass nach den gegenwärtigen Vorstellungen und namentlich nach festländischem Maassstabe damit etwas wahrhaft Grossartiges geleistet ist. Nicht nur für die Hauptverkehrsrichtungen, sondern auch für Nebenstrassen ist in einer Weise gesorgt, wie wir es in Deutschland entfernt nicht erreicht haben. Doch schon indem ich diese letzten Worte niederschreibe, empfinde ich, wie sehr sich die volkswirthschaftliche Untersuchung vor solchen Vergleichen zu hüten hat, weil sie dabei Gefahr läuft, die ökonomischen Wechselbeziehungen hintanzusetzen und, den Standpunkt principieller Prüfung verläugnend, sich zu einem Aneinanderhalten blinder Thatsachen zu verirren. Und da möchte ich gleich an dieser Stelle darauf hinweisen, dass ich, ohnehin der viel missbrauchten Methode statistischer Durchschnitte und der Vergleichung solcher Durchschnitte wenig geneigt, es mir im ganzen Verlaufe dieser Untersuchungen versagen muss, anders, als in durchaus untergeordneter und andeutender Weise, deutsche Thatsachen, zumal Zahlen, zur Vergleichung neben die englischen zu stellen. Soweit das etwa möglich ist, kann es nur in der Weise einer selbständigen anderweitigen Untersuchung geschehen und wird auch wohl noch geschehen. In den gegenwärtigen Erörterungen aber haben wir nur England mit sich selber zu vergleichen,

englische Thatsachen an englischen Ansichten zu messen; und ich werde sehr befriedigt sein müssen, wenn selbst in dieser Beschränkung das Material immer zureichend, die Schlüsse immer gegründet erscheinen.

Fragen wir denn also, wie Bedürfnisse und Ansichten des englischen Publicums jenen oben bezeichneten Beförderungsmitteln gegenüberstehen, so zeigt sich in der That nur ausnahmsweise eine Klage über Mangel daran. Gegenüber der grossen Zahl der Züge, welche auf den Hauptverkehrsstrassen nicht bloss von der Station der einen Bahn, sondern von den Stationen zweier und mehrerer Bahnen (nach Manchester, wie wir gesehen haben, sogar vier verschiedener Bahnen) abgelassen werden, und der nicht geringen Zahl von Zügen selbst auf Nebenlinien, für welche ebenfalls durch mehrere Bahnen gesorgt ist, — ward bereits im Jahre 1866 [1]) durch den Vorsitzenden der Great Western und durch die Vertreter der London and North Western der Vorschlag gemacht, die sich in diesem Nebeneinander einer Menge von Zügen der nach gleichen Richtungen gehenden Bahnlinien kundgebende Concurrenz sollte durch ein vernünftiges Abkommen der Bahnverwaltungen über den gemeinsamen Fahrplan, wie es bisher längst über die Frachtsätze geschehen ist, geregelt werden; das heisst, es wird auch an diesem Puncte die consequente Bethätigung ökonomischer Zweckmässigkeit angeregt, welche darin besteht, dass, was mit einer Leistung gethan werden kann, nicht durch zwei oder mehrere gethan werde. Statt die Züge zu gleicher Zeit abgehen zu lassen, soll nach einheitlichem Plane je zu verschiedener Zeit von verschiedenen Bahnen die Abfahrtszeit festgesetzt werden; und was weiter daraus

[1]) Royal Commission Gooch qu. 17498—17509. Vgl. Stewart qu. 14829: in fact it comes back to this, that railway companies should be allowed to divide the traffic to competing places, and encouraged to make friendly arrangements. Sehr treffend hebt hier Stewart auch den Widerspruch hervor, wie die Oekonomie die Aufhebung der Concurrenz fordere, das Publicum und Parlament aber sich daran hängen und den Bruch eines entsprechenden Abkommens nicht als ein Unrecht ansehen. qu. 14831.

folgt, statt zu jeder den Reisenden passenden Abfahrtszeit auf jeder concurrirenden Bahn eigene Züge abgehen zu lassen, soll da, wo ein einziger Zug genügt, die Fahrt der anderen eingestellt werden. Beide oder alle betheiligten Bahnverwaltungen würden bei dieser Oekonomie gewinnen. In einzelnen Fällen war dieselbe thatsächlich schon im Jahre 1866 verwirklicht: die Great Western theilte zum Beispiel damals ihren Verkehr von London nach dem nahe gelegenen Reading mit der South Eastern und der South Western, und heute gehen von der Londoner Station der Great Western [1]) (Paddington) dorthin 24 Züge, zwischen 6 Uhr früh und 12 Uhr Nachts, und 22 Züge von Reading zurück, wogegen von der Station der South Western (Waterloo) und der Station der South Eastern (Charing Cross) nur je 5 bis 7 Züge abgelassen werden, die theils zwischen die Züge der Great Western gelegt sind, theils wegen der Lage der verschiedenen Stationen in den verschiedenen Stadttheilen London's auf die Bequemlichkeit der Nähe berechnet sind.

Dass etwas Gleiches in dem grossen Verkehr, wie ihn zumal die Linien nach dem Norden, dann auch die nach Dover vorstellen, noch nicht existirt [2]), das geht aus der obigen Zusammenstellung der heutigen Personenzüge auf jenen Linien ziemlich unzweifelhaft hervor, wird auch durch die Aussagen im Jahre 1872 [3]) bestätigt. Im Gegentheil, es hat sich sogar der grosse Verkehr zwischen den Hauptpuncten des Landes während der letzten Jahre in dem Sinne einer sich häufenden Concurrenz von Zügen entwickelt. Dies beweist der folgende Vergleich. Nach einer amtlichen Zusammenstellung aus den Jahren 1865—1866 (welche die königliche Commission im Appendix vol. I, p. 328 mittheilt) betrug die Zahl der Züge, welche von London nach Manchester täglich abgingen, 10 (davon 4 Express-, 6 gewöhnliche Züge, 3 mit dritter Classe, 7 mit

[1]) Railway Guide p. 106—7.

[2]) In gleicher Weise befürwortet 1872 vor dem Joint Committee von Cawkwell qu. 36—38, 74: they would give far greater accommodation . . . would fill up the time of the day better.

[3]) Joint Committee 1872 Evid. Allport qu. 514—16.

zweiter Classe). Sämmtliche 10 gingen auf der London and Nord Western. Ausser dieser Gesellschaft hatte keine andere directe Züge von London nach Manchester. Im Januar 1874, wie die obige Uebersicht zeigt, gingen täglich 26 Züge auf diesem Wege, davon 11 auf der London and North Western und die übrigen 15 auf 3 anderen Bahnen, alle 26 Züge aber mit dritter Classe. Und nicht nur das, auch die Schnelligkeit der Züge ist in dieser Frist bedeutend gestiegen. Die 6 gewöhnlichen Züge, welche die London and Nord Western in den Jahren 1865—1866 abliess (ordinary trains), hatten eine Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stunde von 22 engl. Meilen; die langsamsten Züge derselben haben heute eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30½ Meilen, wogegen die Mehrzahl der 11 Züge mit einer Geschwindigkeit von 38 Meilen (immer einschliesslich der Aufenthalte), einige um etwas langsamer fahren, welches 1866 die Geschwindigkeit bloss der 4 Expresszüge war.

Wie lange diese ökonomische Verschwendung dauern wird, wann der Zeitpunkt für die systematische Beseitigung der Concurrenz der Fahrpläne und die Periode des gemeinsamen Fahrplanes kommen wird, gleich wie die Periode des gemeinsamen Fahrsatzes längst gekommen ist, das lässt sich nicht bestimmen, lässt sich aber aus solchen Thatsachen, wie sie schon 1866 der Vorsitzende der Great Western mittheilte, neben der augenscheinlich in dem ganzen Systeme mehr und mehr durchschlagenden ökonomischen Consequenz, d. h. Centralisation, als künftiges Entwickelungsstadium mit einiger Sicherheit voraussehen. Freilich man wird auch über die Art der gegenwärtigen Concurrenz auf den grossen Linien mit dem Urtheil über Vergeudung von wirthschaftlichen Kräften vorsichtig sein müssen. Erstens hat seit dem Jahre 1868 ein ungewöhnlicher Aufschwung des ganzen englischen Verkehrs stattgefunden [1]). Der Export betrug im Jahre 1872 256¼ Millionen Pfd. St. gegen 179⅔ Millionen im Jahre 1868, gegen 200

[1]) the wonderful increase that has taken place since 1868 in the Trade of the country. Mr. Malcolm 13 Mai 1874 an den Verf.

Millionen im Jahre 1870 [1]), so dass ein grösseres Verkehrsbedürfniss mit in Rechnung gebracht werden muss. Zweitens hat der durch das Beispiel der Midland in den letzten Jahren eingeleitete Schritt, eine dritte Passagierclasse mit allen Zügen zu verbinden — wie es die obige Uebersicht der Züge von London nach Manchester zeigt — eine wunderbare Steigerung des Personenverkehrs hervorgerufen, die wir näher noch kennen lernen werden. Drittens sind zu einem gewissen Grade bei den Zügen, welche von und nach London gehen, die topographischen Verschiedenheiten der Londoner Stationen der verschiedenen Bahnen in Rechnung zu bringen. Trotz des mit vortrefflichen Communicationsmitteln versehenen Strassenverkehrs, trotz der Omnibusse, Tramways, Localeisenbahnen, ist es dem in London Lebenden oder nach London Reisenden sehr erwünscht, eine nahe Station zur Verfügung zu haben. Wenn man z. B. spät Abends auf der Great Western eintrifft, so wird man in Paddington, einer weit hinaus liegenden nordwestlichen Vorstadt, ausgesetzt und ist, schon wegen des Gepäcks, auf einen Miethwagen angewiesen, für den man eben so viel zu zahlen hat als für eine ansehnliche Strecke der Eisenbahnfahrt; dazu die Unbequemlichkeit und der Zeitverlust. Viertens aber legen die Eisenbahndirectoren, wenn sie diese concurrirenden Züge vertheidigen [2]), viel Gewicht auf die Versorgung jedes besonderen Localverkehrs der auf jeder Linie liegenden Ortschaften. Wenn es sich lediglich um eine Concurrenz von London nach Manchester handelte, sagt Allport über die Concurrenz der Midland mit der Great Northern, London and North Western und Great Western, dann wäre eine Vertheilung der Zeiten nach einheitlichem Plane angemessen und im gemeinen Interesse wünschenswerth; aber jede dieser Gesellschaften versorgt verschiedene zwischenliegende Städte: die London and Nord Western versorgt Birmingham, Stafford, South Staffordshire und eine grosse Zahl von Städten; die Midland verbindet Bedford, Leicester, Derby,

[1]) Statist. Abstract 1873 p. 51.
[2]) Allport 1872 qu. 516.

Nottingham, Chesterfield und Sheffield; ähnlich die andern in ihren Bezirken [1]).

Dass die Concurrenz der Fahrten nicht ein gar zu scharfer Stachel für die Bemühungen der Bahnverwaltungen um die Kundschaft der Passagiere ist, beweist der unter der „accommodation“ mitbegriffene Zustand der Wagen. Man vermisst nicht selten sogar in den Wagen erster Classe jenen Comfort der Ordnung und Reinlichkeit, welcher im englischen Hause uns so wohlthut; die zweite Wagenclasse ist oft unbehaglicher als die dritte in Deutschland; die dritte Classe aber verdient leider noch heute zu einem ansehnlichen Theile das harte Urtheil, das Schmitt-Weber [2]) über sie fällen. Nun muss anerkannt werden, dass in den letzten Jahren verbesserte Wagen für die zweite und besonders die dritte Classe mehr und mehr eingeführt worden sind; die neuen Wagen dritter Classe können es theilweise mit den neuen Wagen derselben Classe in Deutschland aufnehmen. Aber dass dies erst nach so langer Zeit begonnen ist, dass bis vor kurzem die einzigen anständigen, nicht immer eleganten Coupés in den Wagen der ersten Classe zu finden waren und dies zum grossen Theile noch heute der Fall ist, muss doch als ein arger Misstand bezeichnet werden — zumal in einem Lande, das sonst in der Gesittung und Sauberkeit des täglichen Lebens so hoch steht. Auf den verschiedensten Bahnen in den Umgebungen London's wie auf den grossen Strassen nach dem Norden, in Schottland und in den westlichen Grafschaften habe ich diese Eindrücke empfangen, und es ist mir namentlich aufgefallen, wie die Unsauberkeit und Hässlichkeit der alten Wagen zweiter und dritter Classe die Reisenden selber zur Unsauberkeit

[1]) Wie andererseits auch für den Localverkehr, durch Concentration der jetzt concurrirenden Linien in einer Hand, besser gesorgt werden würde, setzt Cawkwell, der Director der London and North Western, vor dem Joint Committee 1872 qu. 39 auseinander: the local traffic is to a certain extent made subservient to the through, if we are competing, but if the two lines were one, they would then arrange their trains for the local traffic as well as the through.

[2]) Schule d. Eisenb. 3. Aufl. 1873 p. 369.

verleitete, während die Reinlichkeit der neuen Wagen und das Verhalten der Insassen wohlthuend davon abstach. Eine wie grosse Versäumniss gegen die Masse des Volks, welchem man nicht bloss die Reisegelegenheit verkürzte, sondern auch die gewährte in solchem Zustande bot!

Nicht die Concurrenz, wie selbst Eisenbahnmänner gleich ihren Gegnern anerkennen, sondern vielmehr ein gewisses Pflichtgefühl zur Abtragung von alten Schulden, das sich in den Tagen des Glückes einstellt, hat in den allerletzten Jahren die Eisenbahnverwaltungen veranlasst, in jener Richtung etwas nachzuholen. Ein wohlgesinnter Eisenbahndirector [1]) hat den Ehrgeiz, durch seine Bahn Zufriedenheit zu erregen; er macht die Vorschläge für Verbesserungen der Wagen, Vermehrung der Züge u. dgl. m., und der Verwaltungsrath mag knickerig sein, wenn die Dividende gering ist, hat aber generöse Launen, wenn die Dividende wächst: gegenüber einer solchen Laune setzt der Director manches durch, was sonst abgewiesen wird, womit indessen nicht gesagt sein soll, dass nicht auch eine reiche Bahn in knickeriger Weise verwaltet werden kann: wie denn im Jahre 1872 von einem Vertreter von Bury der Wunsch ausgesprochen wird, die Lancashire and Yorkshire möge nur immerhin mit der London and North Western vereinigt werden; denn schlechter als die alte Verwaltung könne die neue nicht werden, so „very penurious“ sei dieselbe [2]). Deutsche Zeugen waren vor jenem Ausschusse nicht erschienen.

In den Jahren 1865 und 1866, wo die Dividenden auch der am meisten prosperirenden Gesellschaften wesentlich geringer waren als im Jahre 1872 [3]), wurde die Frage einer Ermässigung der Fahrpreise vielfach erörtert. Ein Hauptmoment war hiebei die Möglichkeit einer grösseren Ausnutzung des Wagenraumes; dieselbe wurde aber von verschiede-

[1]) Royal Commission O'Brien qu. 12265—66.

[2]) Joint Committee R. Walker qu. 2244.

[3]) Vgl. die lehrreiche amtliche Tabelle im Anhange, welche für die vorliegenden Untersuchungen angefertigt worden ist.

nen Seiten her bezweifelt: es sei eine unwiderstehliche Tendenz vorhanden, eher mehr Raum für jede Person zu gewähren, als denselben zu beschränken; in der ersten Classe und zumal für längere Reisen beanspruche das Publicum zwei Plätze für ein Billet als sein gutes Recht; in der zweiten und dritten, zumal bei „Extrazügen“ (excursion-trains), packe man wohl die Leute enge zusammen, aber da seien die Fahrsätze auch sehr niedrig; oder für den Localverkehr um London herum sei es bisweilen üblich, Niemand in einen leeren Wagen zu lassen, bis die andern voll sind; dasselbe ginge aber nicht an auf grossen Reisen; das Publicum sei einmal „verwöhnt“ [1]). Es werden weit mehr Züge abgelassen, als nöthig wären, und die Wagen dieser Züge werden in luxuriöser Weise dadurch relativ gefüllt, dass jeder Reisende für sich womöglich einen leeren Wagen sucht. Die Ausnutzung ist daher durchschnittlich nur ein Drittel des Raumes [2]), bei den Linien aus London hinaus etwas günstiger, bei den Expresszügen zwei Drittel, auf den Nebenlinien noch ungünstiger [3]). Besonders ist das reisende Publicum an durchgehende Wagen für lange Strecken gewöhnt, und über die Raumvergeudung durch diese „Verwöhnung“ klagen die Eisenbahnmänner vielfach. Nicht bloss zwischen Hauptstation und Hauptstationen, dies wird kaum in Frage gestellt, sondern bei der Reise nach jeder Nebenstation wünscht das Publicum für längere Reisen des Umsteigens überhoben zu sein, zumal wenn Familien reisen. Dieser Umstand trage, verbunden mit der Einstellung verbesserter d. h. grösserer Wagen, zu der Vermehrung des todten Gewichtes der Züge bei [4]). Eine Ermittlung auf der London and

[1]) T. E. Harrison Royal Commission qu. 15292—300.

[2]) So Gooch nach den Erfahrungen der Great Western; damit übereinstimmend die London and North Western, welche auf Grund einer Zählung an 2 Durchschnittstagen ermittelte: von Euston Square reisten ab 4482 Personen auf 13,512 Plätzen, an denselben Tagen kamen dort an 4336 Personen auf 13,333 Plätzen. Stewart qu. 14821—24.

[3]) Gooch qu. 17482—86.

[4]) S. Clarke qu. 12939—42 übereinstimmend mit C. E. Stewart qu. 14821—40.

North Western, welche auf Grund von funfzehn Zügen angestellt wurde, ergab, dass durch das Anhängen und Abhängen von durchgehenden Wagen zusammen 179 Personen auf den 15 Zügen der Mühe des Umsteigens überhoben wurden auf Kosten von 1274 Sitzen und auf Kosten der Unbequemlichkeit der anderen mehr als 4000 Passagiere; man fahre jetzt oft mit einem Zuge von 25 bis 30 Personenwagen, während ein Zug von 10 bis 15 Wagen hinreichen würde, was natürlich verlangsame. Der Vertreter der London and Nord Western klagte, er wäre schon sehr zufrieden, wenn in jedem Coupé vier bis fünf Passagiere sässen; aber das Publicum ginge in seinen Ansprüchen gar zu weit: durch Trinkgelder an die Schaffner nehme es in ungebührlichem Maasse den Raum für sich in Anspruch, wohl gar Einzelne ein Coupé für sich allein. Andererseits wird von demselben Zeugen zugegeben, dass die Expresszüge, die nur auf wenigen Zwischenstationen anhalten, regelmässig sehr wohl gefüllt sind, dass namentlich in der Reisesaison (Juli und August) kaum ein Platz leer ist [1]). Es ist ferner Thatsache, dass auf gewissen Linien, namentlich denen, welche von London südwärts führen (theils zwischen London und Vorstädten), die Wagen gut und oft gar zu sehr gefüllt sind.

Es ist damit ein Punct berührt, welcher auch in England noch, dem Lande der höchsten wirthschaftlichen Cultur, auf ein Stück wirthschaftlicher Uncultur deutet. Bei dem gegenwärtigen Zustande der Ansprüche der Reisenden auf Wagenraum, gestützt auf eine gewisse Billigkeit und auf ein gewisses Herkommen, aber im Widerspruche mit dem wirklich erkauften Rechte, besteht eine Unklarheit zwischen Recht und Billigkeit für alle Theile, welche nothwendigerweise unablässige Reibungen mit sich führt. Der Reisende erkauft das Recht auf einen Platz von acht Plätzen in einer Wagenabtheilung; die den Eisenbahnen unwillkommene Thatsache, dass diese acht Plätze regelmässig nicht gefüllt sind, hat die Reisenden daran gewöhnt, eine grössere Bequemlichkeit zu beanspruchen, als sie durch ihr Billet er-

[1]) qu. 14826—36.

kauft haben; auf der andern Seite haben sie angesichts der Dividenden das Gefühl, dass der Preis des einen Platzes auf Grund der herkömmlichen Leere von mehreren andern Plätzen berechnet ist; nichtsdestoweniger hängt jeden Augenblick über dem Reisenden drohend das unzweifelhafte Recht der Bahnverwaltung, alle Plätze zu füllen, und auf der frequentesten Bahn mit den am wirthschaftlichsten eingerichteten Zügen und dem zweckmässigsten Fahrplane wird das am meisten der Fall sein, und gar zu gewissen Zeiten, etwa in der Hitze der Reisesaison, wird die Bahnverwaltung ihr Recht in der unerbittlichsten Weise handhaben. Dazu dann die kaum vermeidliche Bestechung der Schaffner. Verbesserungsvorschläge in dieser Richtung zu machen, ist Aufgabe der Privatökonomik der Eisenbahnen; hier ist die Thatsache des bisherigen Zustandes nur als eine volkswirthschaftlich unentwickelte hervorzuheben, welche die Gerechtigkeit in dem Austausche der Leistungen verkümmert, und an deren Stelle eine deutlichere Ordnung der gegenseitigen Ansprüche zu setzen sein wird.

Ebenfalls nur andeutungsweise habe ich folgende Beobachtungen zu erwähnen, deren sachkundige Erörterung in die Privatökonomik gehört. Die neueren englischen Personenbahnhöfe sind ebenso ausgezeichnet durch Zweckmässigkeit wie die alten meist unzweckmässig sind. Mir schwebt der neue Bahnhof von Charing Cross vor, für welchen es keinen bessern Hintergrund giebt als den Bahnhof von Waterloo. Die Uebersichtlichkeit, Ordnung und Einfachheit der neuen Stationen nach dem Typus derjenigen von Charing Cross oder Cannon Street, sind in England ein um so dringenderes Bedürfniss, als hier, analog jener englischen Wirthschaftstheorie, eine Selbstbewegung aller Individuen in der consequenten Richtung vorausgesetzt ist, welche offenbar bei einer nicht geringen Zahl von Reisenden durch Störungen, wie Unkenntniss des Orts, der Sprache u. dgl. m., gehemmt wird. Kein Schweizer mit dem Stabe, der zurechtweist, kein aufrufender Schaffner — nichts als die Voraussetzung, dass jedes Atom in diesem Rennen und Drängen gleich stark und gleich verständig ist,

leitet die Ordnung dieses Verkehrs. Nun gehört aber in der Wirklichkeit sehr viel Gewandtheit dazu, um auf einem jener confusen Bahnhöfe, wie Waterloo Station in London oder wie der ausserordentlich frequente Bahnhof Carlisle im Norden, sich immer zurechtzufinden; dagegen ist in Charing Cross oder Cannon Street durch die musterhafte Ordnung der Anlage des Bahnhofes der Reisende beim ersten Male sofort vollkommen orientirt.

Das zur Bedienung verfügbare Personal ist gering an Zahl; diese Wenigen aber sind meist vortrefflich. Es ist allgemein bekannt, dass der englische Arbeiter, zumal in bestimmten Gewerbszweigen, durch Leistungskraft dem deutschen und französischen überlegen ist; es ist weniger bekannt, dass die grosse Masse des englischen Volks, jedenfalls diejenigen, welche in dem grossen Räderwerk des englischen Wirthschaftslebens einen Platz ausfüllen, nicht bloss durch Leistungskraft, sondern auch durch Anstand und Gesittung sich vortheilhaft hervorthut, wie denn überhaupt die Cultur des täglichen Lebens, des stündlichen Betragens in der Masse des englischen Volkes sehr nachahmungswürdig ist für andere Völker; sogar einige statistische Ziffern über Schulbesuch und Branntwein-Consum beweisen nichts dagegen. Die Artigkeit, Dienstfertigkeit, Zuverlässigkeit, Bescheidenheit der englischen Eisenbahnbediensteten [1]) verdienen das höchste Lob, und zwar gilt dies namentlich den untersten von ihnen, den Gepäckträgern (porters). Das ist natürlich eine Frage der Volks-

[1]) Ich möchte eine kleine, aber doch bezeichnende Beobachtung hiezu mittheilen. Ich habe niemals einen Fall erlebt, wo ein englischer Eisenbahngepäckträger das ihm gegebene Trinkgeld anders als mit einem höflichen „Thanks" genommen hat; ich habe dagegen in Deutschland viele Fälle erlebt, wo der Gepäckträger statt eines artigen Wortes das Geld besehen und oft, gleichviel wie hoch es war, mehr verlangt hat; freilich ist es auch in Deutschland verschieden, im Süden und Westen besser als im Norden und Osten, am allerschlimmsten auf den Berliner Stationen. Der Unterschied, um welchen es sich hier handelt, ist offenbar nicht der der grösseren Genügsamkeit, sondern der grössern Gesittung im Benehmen.

cultur, sehr in zweiter Reihe erst eine Frage der Organisation der Bahnverwaltung.

Die persönliche Sorge der Reisenden für das Einladen und Ausladen des Gepäckes wird, durch diese Träger gehandhabt, sehr erleichtert, und es lässt sich kaum behaupten, dass die continentale Sitte die unbedingt bessere ist: auf frequenten Bahnhöfen erlangt man in England meist weit schneller sein Gepäck heraus als auf dem Festlande, wo man sich vor der Barrière oft halbe Stunden lang drängt.

Vortheilhaft zeichnet sich dagegen vor England dasjenige aus, was in Deutschland an Erfrischungsmitteln auf Bahnhöfen geboten wird. In England, selbst auf Londoner und andern grossen Stationen, ist es immer theuer und selten gut, die Unterkunft auf kleineren Stationen meist sehr dürftig, ja hässlich: während selbst die bescheidensten Kaffeehäuser London's ein Waschzimmer für die wegen des Kohlenrauches stets unsauberen Hände haben, fand ich auf dem Bahnhofe von Stratford-on-Avon (7342 Einw.) und ähnlichen Stationen nicht einmal eine Waschschüssel vor. Allenthalben aber sind die neuesten Londoner Zeitungen zu den Londoner Preisen zu finden.

Neuerdings haben die grossen Eisenbahngesellschaften Gasthäuser auf ihren Hauptbahnhöfen errichtet: so das palastähnliche Hotel in Charing Cross; so das erst im vorigen Jahre eröffnete Midland Grand Hotel in St. Pancras, welches, nach dem Entwurfe von Sir Gilbert Scott gebaut, für 600 Personen Unterkommen bieten soll, das grösste Hotel in ganz England und Schottland; die Einrichtung desselben allein kostet 150,000 Pfd. St. Diese grossen und prächtigen Bauten, wie sie einerseits darthun die abermals nach einer weiteren Richtung ausgreifenden Riesenarme der grossen Eisenbahngesellschaften, sind andererseits ein Beispiel für die in den letzten Jahren sich kundgebende Geneigtheit der grossen Bahnverwaltungen, Auslagen und Verbesserungen vorzunehmen, welche Speculationen im grossen, um nicht zu sagen generösen Stile bedeuten.

Schliesslich muss ich auf die Frequenz des Personenverkehrs, besonders auf die Entwicklung des Verkehrs in der dritten Wagenclasse eingehen.

Der Antheil des Personenverkehrs an dem gesammten Transporte auf den Eisenbahnen hat im Laufe der Zeiten seltsame Wandlungen durchgemacht. Die Stockton and Darlington war gebaut zum Transporte von Gütern, von Kohlen in erster Reihe, gleich den meisten Eisenbahnen der vorangegangenen Periode; das ihr nacheifernde Project der Liverpool and Manchester war gleich andern gleichzeitigen Unternehmungen für den Güterverkehr im Kampfe gegen das Monopol der Canäle entstanden [1]). Erst die überraschenden Erfolge, welche bei der Eröffnung der Liverpool and Manchester sich zeigten [2]), gaben die Gewissheit, dass durch eine mit hinreichender Sicherheit verbundene ungewohnte Schnelligkeit die Beförderung durch Dampfwagen sich in hohem Maasse zum Personentransport eigne; jetzt trat der letztere in den Vordergrund, der Gütertransport in den Hintergrund, bis dann in neuester Zeit, bei absolut grosser Entfaltung beider Gattungen des Verkehrs, die Masse des Güterverkehrs wieder in den Vordergrund getreten ist.

Nach den amtlichen Ausweisen betrug im Jahre 1842 die gesammte rohe Einnahme aus dem englischen Eisenbahnverkehr (2114 miles, einschliesslich Irland mit 31 miles) £ 4,790,000, davon £ 3,100,000 aus dem Personenverkehr, also im Verhältnisse von fast genau einem Drittel aus dem Güterverkehr, zwei Dritteln aus dem Personenverkehr [3]). Im Jahre 1858 betrug die Einnahme aus dem Eisenbahnverkehr (einschliesslich Irland 9542 miles) rund 24 Mill. Pfd. St. [4]); hiervon kamen aus dem Personenverkehr 49 Percent und aus dem Güter-

[1]) Bd. I, S. 24—31.

[2]) Bd. I, S. 39—46.

[3]) Bd. I, S. 125. Daselbst ist in Anmerkung 1 als Summe der Einnahme aus dem Güterverkehr £ 1,690,000 statt £ 2,190,000 zu lesen.

[4]) £ 23,956,749; vgl. Statist. Abstract from 1854 to 1868, London 1869, p. 125.

verkehr 51 Percent [1]). Dagegen setzte sich die Einnahme der Jahre 1870, 1871 und 1872 in gleicher Proportion, nämlich 44 Percent aus dem Personenverkehr, 56 Percent aus dem Güterverkehr zusammen. Sie betrug überhaupt für das Vereinigte Königreich 1872: £ 51,304,114 (15,814 miles)
1871: £ 47,107,558 (15,611 „) [2]).

Hiernach ist der Antheil des Personenverkehrs von 66 Percent auf 44 Percent in den dreissig Jahren von 1842—1872 gesunken. Sehr verschieden aber setzten sich die Antheile in den drei Ländern des Königreichs zusammen. England mit Wales steht seit 4 Jahren (1869—72) auf dem gegenwärtigen Durchschnitt des ganzen Reiches; dagegen bilden auf beiden Seiten Schottland und Irland entgegengesetzte Extreme. In Schottland betrug schon 1858 die Einnahme aus dem Personenverkehr nur 41 Percent der ganzen Einnahme und sank weiter auf 38 Percent in den drei Jahren 1870—72; dagegen betrug sie in Irland im Jahre 1858 66 Percent (gerade so viel wie in Grossbritannien im Jahre 1842) und sank auf 57 Percent im Jahre 1870, auf 56 Percent in den Jahren 1871 und 1872 [3]).

Aus obigen Zahlen scheint hervorzugehen, theils angesichts der Entwicklung in der Zeit, theils aus dem Vergleiche Englands und Schottlands mit Irland, dass der Fortschritt des Eisenbahnverkehrs die relative Bedeutung des Güterverkehrs für die Einnahme immer mehr in den Vordergrund drängt, den Antheil des Personenverkehrs aber vermindert. Diese Verschiebung der Verhältnisse bedeutet allerdings nur, dass sich der Personenverkehr minder grossartig entwickelt hat als der Güterverkehr, aber doch auch in grossem Umfange.

[1]) General Report by Capt. Tyler in regard to the share and loan Capital etc. etc. of the Railway Companies of the United Kingdom for the year 1872, London 1874, p. 6.

[2]) Capt. Tyler verbessert a. a. O. die Angabe des Berichtes für 1871, wonach es 15,376 miles gab, in die obige Ziffer.

[3]) Tyler, Report p. 6.

Die Zahl der im Vereinigten Königreiche beförderten Passagiere betrug in den Jahren:

1842:	20	Millionen	rund[1]) bei	27	Mill.	Bevölkerung
1846:	44	„	„ „	28	„	„
1850:	73	„	„ „	$27^1/_2$	„	„
1854:	111	„	„ „	$27^2/_3$	„	„
1858:	139	„	„ „	$28^1/_3$	„	„
1862:	180	„	„ „	$29^1/_5$	„	„
1866:	274	„	„ „	30	„	„
1870:	337	„	„ „	$31^1/_5$	„	„
1872:	423	„	„ „	32	„	„ [2].

In England allein, ohne Schottland und Irland, betrug die Zahl der Passagiere

1858: 116 Millionen
1872: 373 „ ,

in Schottland allein

1858: 15 Millionen
1872: 34 „ .

Der auffallendste Zuwachs aber hat in den allerletzten Jahren stattgefunden, und zwar wurden in England allein befördert im Jahre

1870: 289 Millionen Passagiere
1872: 373 „ „ .

Um diesen Zuwachs zu verstehen, müssen wir die verschiedenen Wagenclassen betrachten, in welchen zu den verschiedenen Zeiten jene Passagiere befördert wurden.

Aus sehr verschiedenen Verhältnissen bei den einzelnen Bahnen setzte sich im Jahre 1842[3]) das Verhältniss der drei Classen zusammen; von den 20 Millionen Passagieren fuhren

18,4 % I. Classe
46,0 „ II. „
35,6 „ III. „ .

[1]) Bd. I, S. 125.

[2]) Vgl. Statist. Abstract 1840—1854, p. 84, 76. Statist. Abstract 1853—1867, p. 123, 114. Tyler's Reports for 1870, 1871, 1872, p. 6 ff., p. 15. Statist. Abstract 1858—1872, p. 112.

[3]) Bd. I, S. 125—6.

Schon wesentlich verändert war das Verhältniss im Jahre 1850. Damals wurden in England allein $58\frac{1}{2}$ Millionen Passagiere befördert, davon 7 Millionen in I., 23 Millionen in II., $28\frac{1}{2}$ Millionen in III. Classe; nahezu die Hälfte waren Passagiere dritter Classe[1]).

Im Verlaufe der folgenden beiden Jahrzehnte entwickelten sich die Proportionen in folgender Weise:

England	Mill.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
1858	116	13%	31%	56%
1862[2])	152	12	30	58
1866	238	11	31	58
1868	269	10	26	64
1870	289	9	23	68
1871	329	9	22	69
1872	373	$8\frac{1}{2}$	17	$74\frac{1}{2}$

Hiernach ist die Zunahme der Passagiere dritter Classe in stärkerem Maasse fortgeschritten als die absolute Zunahme aller Passagiere; im Jahre 1842 35%, 1850 fast 50%, steigt sie bis 1858 auf 56%, wächst nur langsam in den 8 Jahren bis 1866 auf 58%, steigt dann aber schneller als je zuvor in den 4 Jahren von 1866 bis 1870 auf 68% und nimmt den grössten proportionellen Aufschwung in dem letzten Jahre 1872. Der Zuwachs dieser Proportionen kann aber nur in seiner Bedeutung ganz gewürdigt werden, wenn man sie mit dem absoluten Fortschritte der Reisefrequenz zusammenhält. Nicht bloss eine Verschiebung der Verhältnisse der 3 Classen zu einander hat in der neuesten Zeit stattgefunden, sondern es ist ein bisher nicht dagewesener Massenverkehr dritter Classe gewesen, welcher die Gesammtziffer der Reisenden in grossem Maassstabe gesteigert und in Folge dessen natürlich seinen Procenttheil in den Vordergrund gedrängt hat. Die Aneinanderstellung der Zahlen wird dies veranschaulichen:

[1]) Min. Evid. Joint Committee on Amalg. 1872, Appendix p. 820, enthält eine Uebersicht des Antheils der drei Classen in jedem Jahre von 1850 bis 1870.

[2]) Vgl. auch die amtliche Uebersicht für 1862—63 in Evid. Royal Commiss. Appendix vol. I, p. 32.

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
1870:	32 Mill.	74 Mill.	224 Mill.
1871:	$35\frac{1}{2}$ „	81 „	$258\frac{1}{2}$ „
1872:	$37\frac{2}{3}$ „	$72\frac{1}{2}$ „	313 „

Hieraus erhellt, dass im Jahre 1872 die dritte Wagenclasse 89 Millionen Passagiere in England mehr befördert hat als zwei Jahre vorher, wovon nur ein geringer Theil aus den andern Classen herausgenommen ist; und noch grösser ist der verhältnissmässige Zuwachs des einen Jahres 1872 gewesen, wo gegen 1871 $54\frac{1}{2}$ Millionen Passagiere hinzutraten, und wenn man selbst gegen 10 Millionen davon dem zu gute schreibt, was die zweite Classe verloren hat, so bleibt immer noch eine bewundernswerthe und bisher unerreichte Zahl übrig. Leider sind die Zahlen für das Jahr 1873 noch nicht bekannt gemacht; dieselben werden vermuthlich ein ähnliches Resultat zeigen.

Schon am Schlusse des historischen Theiles wurde angedeutet, dass dieser grosse Aufschwung der letzten Jahre in augenscheinlichem Zusammenhange steht mit der neuerdings gewährten Einführung der Beförderung der dritten Classe mit den Eilzügen. Die dort [1]) ausgesprochene Vermuthung über die Erfolge des Jahres 1872, wo diese Einführung zuerst in grösserem Maassstabe begonnen wurde, ist durch die inzwischen publicirten und oben angeführten Ergebnisse glänzend bestätigt. Dass gegenwärtig im Jahre 1874 die dritte Classe schon sehr allgemein auf den Eilzügen der verschiedenen Bahnen eingeführt ist, hat uns vorzüglich der obige Fahrplan der vier Bahnen von London nach Manchester und zurück, dann auch, allerdings dürftiger, der Fahrplan der andern dort angeführten Bahnen gezeigt.

Dieser kühne Griff, welcher alles, was die Beförderung auf dem Festlande leistet, weit hinter sich lässt [2]) — indem

[1]) Bd. I, S. 366.

[2]) Dass man in den Kreisen englischer Eisenbahnmänner an noch weitergehende Erleichterungen des Reisens für die grosse Masse des Volkes denkt, beweist die Aussage des Vorsitzenden des Verwaltungsrathes der South Eastern, sowie der Manchester, Sheffield and Lincoln-

man jetzt ohne jeden Rückhalt mit jedem und dem schnellsten Zuge Passagiere dritter Classe zu mässigen Sätzen (worüber im dritten Capitel zu reden sein wird) auf den Hauptstrecken und nach den entferntesten Puncten direct befördert — dieser Griff ist vielleicht als das glänzendste Resultat zu betrachten, welches intelligente Leitung, Druck der öffentlichen Meinung und die gute Laune prosperirender Zustände dem Interesse

shire, Sir E. W. Watkin, vor dem Sel. Committee on compensation for Railway accidents 1870: I think what we very much want in this country, both for the interests of labourers and capitalists, is a better means to labour to get to a market. You find now a man getting 15 sh. a week in one County where there is no employment, while he could get 20 sh. a week in another, 100 miles off, and plenty of employment all his time. The difficulty which prevents his access to a market is mainly the want of facilities and cheapness in travelling in search of work... a system of assisting the circulation of labour . . would be a very important change in the interest of the public (Evid. qu. 892). Vgl. dasselbe Evid. qu. 937,987. Es ist überraschend und zumal lehrreich für den Glauben an die sich selbst vollziehenden Tendenzen und Ausgleichungen im Wirthschaftsleben, wenn man findet, dass noch heutzutage der ländliche Arbeitslohn in den verschiedenen englischen Grafschaften so verschieden ist, dass er jetzt in Dorsetshire 11 sh. die Woche gegen 25 sh. in Yorkshire und Northumberland (Industrie und Kohlengruben concurriren hier mit der Landarbeit) beträgt, ja 1870 gar 7 sh. gegen 22 sh., und dass nach einem grösseren Durchschnitte in den nördlichen Grafschaften der ländliche Lohn 18 sh. gegen 12 sh. in den südlichen ist. (Cliffe Leslie nach Caird, agricultural Wages in Europe, Fortnightly Review 1874, June. Nr. XC. N. S.) Diese Ungleichheit ist nicht allein durch die neuere Entwicklung der englischen Volkswirthschaft nicht beseitigt worden, sondern zum grossen Theile gerade erst durch sie hervorgerufen, und zwar erstens durch die Entwicklung der Industrie, welche den ländlichen Lohn der Nachbarschaft hob, während derselbe in rein ländlichen Grafschaften relativ unverändert blieb (so war 1850 der Lohn nach Caird, Times, Jan. 3, 1874, in den nördlichen Grafschaften 11 s. 6 d., in den südlichen 8 s. 6 d., dagegen 1873 in erstern 18 s., in letztern 12 s., aber vor 100 Jahren gar umgekehrt: 7 s. 6 d. im Süden, 6 s. 9 d. im Norden), zweitens aber hat zu der effectiven Ungleichheit mitgewirkt, dass die Verkehrsmittel in neuerer Zeit die Sachpreise ausgeglichen haben, aber nicht die Löhne, während zuvor ein niedriger Lohn zu entsprechend niedrigen Preisen die Bedürfnisse befriedigte.

der Eisenbahngesellschaften bisher abgerungen haben. Noch in dem Jahresberichte für 1870, erstattet am 2. November 1871, sagt Captain Tyler angesichts der damals, ohne die bald folgenden Verbesserungen, erzielten Resultate: „Die Dehnsamkeit des Verkehrs dritter Classe hat sich demnach so gross erwiesen und die daraus erzielten Einnahmen haben im Verhältnisse zu den Gesammteinnahmen eine solche Bedeutung erlangt, dass es eine interessante Frage wird, zu untersuchen, ob, durch welche Mittel und in welchen Proportionen die Einnahmen daraus ferner gesteigert werden können. Dieser Verkehr leidet gegenwärtig unter grossen Nachtheilen — unpassende Tageszeit, Langsamkeit der Fahrt, Unmöglichkeit directer Beförderung u. dgl. m. — und es ist wahrscheinlich, dass die Eisenbahngesellschaften durch Gewährung besserer Reisegelegenheit für die dritte Classe, noch mehr als durch Herabsetzung der Fahrpreise, sowohl selber einen grössern Gewinn als bisher machen, wie auch dem Lande den grössten Dienst leisten, den sie ihm erweisen können. Freilich lässt sich keine allgemeine Regel vorschreiben, die für alle Bahnen in gleicher Weise passt: jede Gesellschaft muss die Umstände ihres Districts untersuchen und danach handeln . . . Soviel aber ist gewiss, die Erfahrungen beweisen, dass dem Personenverkehr in dritter Wagenklasse durch Verbesserung und Verwohlfeilerung ein Aufschwung verliehen werden kann, dessen Resultate die so grossen Ziffern des letzten Jahres vollständig in Schatten stellen.“

Nicht gleich vom Beginne, sondern erst im Laufe des Jahres 1872 hat die Midland [1]) unter Leitung ihres Directors James Allport die Beförderung der dritten Classe mit den schnellen Zügen [2]) eingeführt; ihr sind dann alsbald die

[1]) Vgl. Evidence before Sel. Committee House of Lords on prevention of accidents 1873 Fr. Cockshott qu. 537—542.

[2]) Wie schon der obige Fahrplan gelehrt hat, ist hier, wenn von schnellen Zügen gesprochen wird, nicht von jenem zweideutigen Wortspiel die Rede, wodurch man das ehrliche deutsche Wort „Schnellzug“ für die langsamen Züge verwendet (mit denen man allerdings die dritte Classe befördert) und für die wirkliche Geschwindigkeit fremde Aus-

andern grossen Bahnverwaltungen, London and North Western, Great Western, Great Northern, nachgefolgt; aber als vollständig im Gange lässt sich diese Reform wohl erst vom Beginn des Jahres 1873 ansehen, so dass für dieses noch ganz andere Erfolge der Frequenz zu erwarten sind, als die schon so grossen und unerhörten des Jahres 1872, dessen Zuwachs füglich, als Zuwachs des ganzen Jahres, höher berechnet werden muss als die angegebene Zahl, da erst im Laufe, nicht vom Anfange des Jahres die neue Einrichtung ins Leben geführt worden ist, die ihn vornehmlich hervorgerufen hat.

Vorläufer dieser Reform waren seit länger als einem Jahrzehnte die in grossem Umfange eingeführten „Extrazüge“ (excursion-trains). In den Jahren 1865 und 1866 äussern die meisten Eisenbahnmänner ihre Unzufriedenheit darüber, dass man hiermit zu weit gegangen sei. Durch überaus niedrige Sätze hat man zu längern Fahrten, namentlich von London an die Seeküste, für Sonn- und Feiertage eine Masse ärmeren Reisepublicums angelockt, das man öfters in schlechtest möglicher und geradezu gefährlicher Weise, in ungeheueren Zügen, befördert hat. Auch habe man die Fahrsätze so weit herabgebracht, dass kaum ein Gewinn dabei übrig bleibe[1]), zumal da zu einem gewissen Theile von diesen Extrazügen Geschäftsleute Gebrauch gemacht haben, um ihre regelmässigen Geschäfte zu besorgen. Die eine Eisenbahnverwaltung klagt über die andere, dass man diese Art von Zügen habe überhand nehmen lassen, und dass man jetzt nicht mehr zurückkönne. Von keiner aber wird bestritten, dass es eine wohlthätige Einrichtung für die Masse des Volkes ist[2]). Und das, worüber die Eisenbahnverwaltungen klagen, die Excursionszüge ziehen einen ansehnlichen Theil des regelmässigen

drücke braucht, — sondern es ist rückhaltlos jeder Zug damit gemeint, und es ist bezeichnend, dass jetzt auf jenen grossen Strassen wie London-Manchester bei allen vier Bahnen der Name „Expresszug“ nicht mehr vorkommt.

[1]) Grierson, Great Western, qu. 13296, sagt, einzelne seiner Züge hätten nicht einmal die Heizkosten der Locomotive gedeckt.

[2]) Royal Commission Evid. Clarke qu. 12848—60. Grierson qu. 13296—99. Gooch qu. 17488—95.

Verkehrs an sich, ist eine weitere Bestätigung der Gemeinnützigkeit derselben, unter Umständen, wo eine ausreichende Beförderung der dritten Classe fehlte[1]). Erklärte doch der Director der Great Northern noch im Jahre 1866, seine Gesellschaft beschränke die Beförderung der Passagiere dritter Classe so viel wie möglich und verbinde sie höchstens mit zwei Zügen täglich; denn zwar würden die Passagiere dritter Classe bei grösserer Reisegelegenheit bedeutend zunehmen, aber wahrscheinlich auf Kosten der Dividenden, weil die jetzigen Passagiere zweiter Classe künftig sich der dritten Classe bedienen würden[2]). Wie weit diese Befürchtung begründet war, das zu prüfen gehört in das folgende Capitel; inzwischen ist es eine Thatsache, dass auch die Great Northern (wie der obige Fahrplan London-Manchester zeigt) gegenwärtig mit allen Zügen ausnahmslos die dritte Classe befördert[3]).

[1]) When we run an excursion train, our traffic to the points to which that excursion train goes is much lighter both before and after, that is a well recognized feature of excursion traffic. Gooch qu. 17494.

[2]) qu. 12879—85.

[3]) Aufgabe einer anziehenden Untersuchung, welche nicht in die Grenzen der vorliegenden Arbeit fällt, sind die Leistungen der Eisenbahnen für die Gruppirung der Bevölkerung, insbesondere der Metropolis, jenes Complexes von Städten und Ortschaften, welcher nach dem letzten Census 3,885,641 Menschen umfasst (J. Lewin, Digest of the English Census. London 1873, p. 30); hier namentlich die auf den Metropolitan Railways eingeführten „Workmen's trains", welche diesen Eisenbahnen auferlegt wurden als Ersatz für die Displacirung der ärmeren Bevölkerung aus dem Innern von London (North-London Railway Act 1861. Vergl. Evid. before the Sel. Committee appointed to inquire into the law of compensation for accidents etc. 1870 qu. 516—549) und gegenüber dem Erfolge für die locale Gruppirung, welchen die Eisenbahnen in der Metropolis, vorherrschend allerdings für die wohlhabenden Classen, gehabt haben, die Bemühungen anderer grosser Städte Englands, künstlich es London nachzuthun, ähnlich wie auf dem Festlande und sowie hier bisher von geringem Erfolge begleitet: so Liverpool; vgl. Evid. before Joint Sel. Committee on Railway Companies Amalg. 1872 qu. 789—796, wo Rayner, Town Clerk of Liverpool, es als Wunsch des Stadtrathes zur Abhülfe gegen die Zusammendrängung der Bevölkerung empfiehlt.

Es mag schliesslich hervorgehoben werden, dass das Reisen bei Nacht schon vor Jahren als abnehmend bezeichnet wurde [1]) und neuerdings — im Unterschiede von Deutschland — gerade für die Hauptzüge auf den grossen Linien mehr und mehr vor den Tagfahrten zurückgetreten ist, — eine Sitte, welche bei einem so zeitsparenden, aber zugleich für die Gesundheit so fürsorglichen Volke wohl seinen verständigen Grund hat.

e. Schon oben haben wir gesehen, dass die neuere Entwicklung den Güterverkehr mehr und mehr in den Vordergrund gedrängt hat, in der Weise, dass bei beiderseitigem absolutem Wachsthum ein immer grösserer Antheil der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr geflossen ist, und zwar gegen 33 Percent im Jahre 1842, 56 Percent in den drei Jahren 1870—72. Das absolute Wachsthum ist folgendes: aus den embryonischen 600,000 Tons im Jahre 1842 waren im Jahre 1858 [2]) in England allein 60 Mill. Tons geworden und im Jahre 1872 152 Mill. Tons; einschliesslich Schottlands aber waren es im Jahre 1858 72 Mill. Tons und im Jahre 1872 176 Mill. Tons. In ähnlicher Art, wie beim Personenverkehr hauptsächlich der Verkehr dritter Classe zu dem Wachsthum beigetragen, ist es der Transport von „Minerals" d. h. vorzüglich von Kohlen, welcher die Steigerung des Güterverkehrs zwischen 1858 und 1872 hervorgerufen hat. Derselbe ist in England allein von $21^2/_3$ Mill. Tons im Jahre 1858 auf etwa 100 Mill. Tons [3]) im Jahre 1872 gestiegen, in Schottland allein von kaum 3 Mill. auf 18 Mill. Tons (1871 sogar $20^1/_3$ Mill.); dagegen ist der übrige Güterverkehr nur von 38 Mill. auf etwa 50 Mill. in England gestiegen.

[1]) Royal Commission Allport qu. 16954: certainly night travelling is gradually diminishing and in my opinion in a few years it will almost cease.

[2]) General Report by Capt. Tyler for 1872, p. 15.

[3]) Die genaue Ziffer fehlt, da die London and North Western, verschieden von den andern Gesellschaften, nur eine Angabe über den Güterverkehr im Ganzen geliefert hat.

Diese Zahlen mögen an dieser Stelle genügen; die Prüfung des ganzen Gegenstandes hängt enge mit der Tariffrage zusammen.

Die Promptheit der Güterbeförderung wird allgemein bestätigt, und verhältnissmässig sind Klagen über Verzögerung selten. Die „billige" (reasonable) Lieferungszeit ist durch die Gewohnheiten des englischen Verkehrs auf ein bewundernswerthes Minimum beschränkt. Die englischen Eisenbahndirectoren sind auch hier beflissen, dieses als die gemeinnützige Folge einer Concurrenz der Eisenbahnen darzustellen[1]; aber zugegeben, dass dieselbe einigen Antheil daran hat, so haben einen mindestens eben so grossen und wahrscheinlich grösseren Antheil daran die gewohnheitsmässigen Ansprüche des englischen Verkehrs-Mechanismus und das eigene Interesse; der indirecte Beweis dafür ergiebt sich aus den analogen Concurrenzverhältnissen anderer Länder, wo der gewohnheitsmässige Schlendrian des Verkehrs die gemeinsame Voraussetzung der concurrirenden Bahnen ist und durch die „Concurrenz" wenig verändert wird.

Die Güter, welche in Liverpool Nachmittags bis 7 Uhr Abends bei der London and North Western, der Great Northern, der Great Western aufgeliefert wurden, sind früh morgens in London[2]) und werden in den Vormittagsstunden durch die Fuhren der Bahngesellschaften vor das Haus der Londoner Empfänger geliefert. Frische Fische und Fleisch, die von den näheren Küstenplätzen kommen, sind, Abends abgesandt, gar schon um 3 oder 4 Uhr früh auf dem Fischmarkt in London. Die Unterscheidung von „petite vitesse" und „grande vitesse" für Güterzüge, wie es in Frankreich und Deutschland geschieht, erscheint für England nicht bloss überflüssig, sondern auch unpassend. Die englischen Eisenbahndirectoren erklären die von ihnen festgehaltene Promptheit der Beförderung als im

[1]) Royal Commission qu. 11665.

[2]) Royal Commission Cawkwell qu. 11662—70. Grierson qu. 11853. Clarke qu. 12628—30. id. qu. 12875—78. Stewart qu. 14701—02. Eborall qu. 16218.

eigenen Interesse liegend, da sie so schnell wie möglich die Linie frei haben müssen für den weiter andrängenden Verkehr (gewiss nicht eine Bestätigung der Behauptung, dass die Concurrenz das Verdienst dieser Promptheit hat); die Langsamkeit der gewöhnlichen Güterzüge des Festlandes würde den englischen Verkehr geradezu ins Stocken bringen [1]). Die Züge sind regelmässig normal voll beladen; es ist selten Veranlassung, auf Füllung des Zuges zu warten; halb beladene Züge sind Ausnahmen. Neben diesem grossen und schnellen Verkehr giebt es sogenannte pick-up trains, welche auf allen Zwischenstationen anhalten und in Folge dessen viel Zeit gebrauchen. Also gewissermaassen umgekehrt gegen das Festland: in England ist der prompte Verkehr die Regel, und die pick-up trains sind die nothwendige Ergänzung; auf dem Festlande sind die langsamen Züge die Regel, und die sogenannte Eilgutbeförderung ist für ausserordentliche Bedürfnisse nebenher eingerichtet.

Was die Beförderung von Packeten anlangt, so wird hierbei die straffe Organisation der Posten nach deutscher Weise, welche die Besorgung von jedem Puncte des Landes nach jedem andern Puncte in einer Hand hält, nicht selten vermisst [2]). Schon im Jahre 1853 und wohl noch früher hat

[1]) Petite vitesse that would just stop the traffic of England. Clarke qu. 12875. With what they call petite vitesse they are allowed one day for the departure, one day for the journey, another day for the delivery in the station and another day for the delivery to the consignee; with us it is a question of a few hours. Eborall qu. 16218. Ein anderer Zeuge behauptet gar, es würden mindestens 5 Tage gebraucht, bei einer Entfernung, wie Liverpool-London, aber 6 Tage. Stewart qu. 14701. Mit Stewart's Angabe über Frankreich aus 1865/66 stimmt ziemlich genau überein die vorgeschriebene Lieferungsfrist des neuen Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, welches am 1. Juli 1874 in Kraft trat. Der § 57 desselben bestimmt für Frachtgüter: 1. Expeditionsfrist 2 Tage, 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 225 Kilometer 2 Tage (für Eilgüter je 1 Tag).

[2]) Vgl. den Vortrag in der Society of Arts 1858, angeführt von Ed. Chadwick Evid. Royal Commission 1866 qu. 17243—45. Vgl. ferner

sich ein Gewerbe neben den Eisenbahngesellschaften zur Beförderung von Packeten entwickelt, welches mit den Bahnverwaltungen gelegentlich im Kampfe liegt. In diesem Falle scheint es nicht sowohl die ökonomische Zweckmässigkeit, als vielmehr die Sorge um einen entgehenden Gewinn zu sein, welche einzelne Bahnverwaltungen veranlasst, diesem selbständigen Packetbeförderungsgewerbe entgegenzutreten. Im Jahre 1853 klagten [1]) mehrere Vertreter des letzteren, dass die Bahnverwaltungen ihnen die zu grossen Collos verpackten Packete geöffnet und die Beförderung verweigert oder verzögert haben; selbst nach der den Spediteuren günstigen Entscheidung des Gerichtshofes sei diese Chicane fortgesetzt worden. Der eine der beiden Beschwerdeführenden hatte sich in seiner Verzweiflung so weit verleiten lassen, dass er sich an das Board of Trade wandte, mit der Bitte, dieses möge seine gesetzlichen Vollmachten in Bewegung setzen und den Attorney-General zum Einschreiten gegen die Bahnverwaltung veranlassen. — Die „packed parcels" d. h. die in Collos verpackten Packete, deren Annahme und Ablieferung durch Spediteure besorgt wird, verursachen auch gegenwärtig den Eisenbahngesellschaften hie und da Beschwerden [2]). Der Vertreter der Great Western klagt über dies Gewerbe, welches auf Kosten der Eisenbahngesellschaften doch nicht das

namentlich die betreffenden Auslassungen des Report Royal Commission 1867 § 135, wo es u. A. heisst: we consider that the time has arrived when railway companies should combine to devise some rapid and efficient system for the delivery of parcels; und wo ferner empfohlen wird, für den Fall, dass die Eisenbahnverwaltungen etwas der Art nicht aus eignem Antriebe thun, von Gesetzeswegen eine Einrichtung zur Beförderung der parcels gegen einen vorgeschriebenen Satz zu treffen.

[1]) Committee 1853, Evid. qu. 4435—65.

[2]) In den Vereinigten Staaten scheint sich für die Packetbeförderung der Verkehr in dem „Express System" bessere und grossartigere Hülfe geschafft zu haben als in England. Vgl. Sketch of the rise, progress and present condition of the Express System by H. Wells. Albany 1864. Der Verf. ist einer der Begründer des Express-Systems.

Publicum billiger bediene, mit Beigabe ziemlich unwahrscheinlicher Daten, erkennt übrigens an, dass die grosse Masse der Packete noch immer durch die Eisenbahnverwaltungen besorgt würde[1]. Der Director der Midland äussert sich darüber beruhigter und macht sogar die Mittheilung, dass seine Gesellschaft (wie wenig andere) in ihrer Acte das ausdrückliche Recht erhalten habe, alle „packed parcels" zu öffnen und für jedes Packet besonders, nach dem Packettarife Fracht zu verlangen; nichtsdestoweniger begnüge man sich, die „packed parcels" den andern Gütern der fünften (höchsten) Güterclasse gleichzustellen[2]. Derselbe Zeuge versichert, die Einrichtungen der Bahnverwaltungen selber zur Beförderung von Packeten seien jetzt hinreichend entwickelt, sowohl was Einheitlichkeit als was die Preise anlangt[3]. Hiermit aber reimt sich schlecht, dass verschiedene andere Eisenbahndirectoren[4] sich ernsthaft darüber beklagen, die Post mache ihrem Packetverkehr eine ganz unbillige Concurrenz durch die Beförderung von Packeten in Briefform und als Buchpost (Kreuzband), da doch die Sätze beider Gegenstände (der einzigen, welche die Post befördert) für Packete nicht gerade niedrig sind und alles, was nicht Drucksache ist, nur als Brief mit der Post gesandt werden kann[5].

[1] Grierson Royal Commission qu. 13399—423.

[2] Allport qu. 13858—73.

[3] qu. 13876—80.

[4] O'Brien qu. 12328—43. Grierson qu. 13424—62.

[5] Das Porto für frankirte Briefe innerhalb Grossbritanniens und Irlands kostet 1 d. für eine Unze, 1½ d. für 2 Unzen und je ½ d. mehr für jede folgenden 2 Unzen bis zu einem Gewichte von 12 Unzen, das 4 d. kostet; alles über 12 Unzen kostet 1 d. für jede Unze, also z. B. ein Brief von 15 Unzen 1 sh. 3 d. — Unfrankirte Briefe kosten stets das Doppelte der angegebenen Sätze. Kein Brief darf mehr als 18 × 9 Zoll Dimensionen haben; nur Regierungsbehörden geniessen eine Ausnahme. Bei der Buchpost ist das Porto ½ d. für jede 2 Unzen, wenn frankirt, sonst doppelt so viel. Für Zeitungen ist durch die Post-office Act von 1870 eine Ermässigung auf 5 sh. jährlich statt ½ d. für 300 Tage eingeräumt. Vgl. British Postal Guide, published quarterly by command of the Postmaster General 1. April 1873. London 1873.

f. In den letzten Zeilen haben wir ein Gebiet der Leistungen der englischen Eisenbahngesellschaften berührt, welchem wir noch einige Aufmerksamkeit schuldig sind. So ziemlich vor jedem Untersuchungsausschusse über die Eisenbahnfrage, welcher seit 1836 bis auf die letzten Jahre gesessen hat, treten die Vertreter des General-Postamts mit ihren Klagen über das unzulängliche Rechtsverhältniss der Postverwaltung zu den Eisenbahnen auf, und es kann gegen die geringschätzige Ansicht, welche englische Eisenbahnmänner von dem Pflichteifer und dem Interesse der Staatsbeamten hegen, kaum ein glänzenderer Gegenbeweis ins Feld geführt werden, als die Beredtsamkeit, mit welcher die höheren Postbeamten für ihren Verwaltungszweig und dessen Ersparnisse eintreten.

In der That haben diese Beamten, zumal von dem Standpuncte dessen aus, was in andern Ländern zu Gunsten der Post den Eisenbahngesellschaften auferlegt worden ist, über ärgere Unbill zu klagen gehabt, als irgend einer der beschwerdeführenden Privaten, welche, jeder für sich, oft nicht minder engherzig und noch engherziger das persönliche oder locale Interesse vertheidigt haben als die Eisenbahngesellschaften. Mag so manches oder das meiste von dem, was die Beziehungen des englischen Staates zu den Eisenbahngesellschaften anlangt, einer rückhaltvollen Beurtheilung in so fern bedürfen, als es sich — wie die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung wohl ergeben hat — hier beständig um einen unauflöslichen Zusammenhang des ganzen Verfassungslebens mit dieser besonderen Seite der Politik handelt: so dreht es sich in diesem einzelnen Falle denn doch um einen Punct, wobei die allgemeinsten Ansprüche jedes Staatswesens an seine Verkehrsanstalten ohne Rücksicht auf besondere Bedingnisse hervorzukehren sind. Es verlangt wahrlich die Würde jedes Staates, unter jeden Verhältnissen, dass die Bedürfnisse einer staatlichen Anstalt unter gleich günstigen Bedingungen befriedigt werden, wie diejenigen des verkehrtreibenden Publicums. Aber bis auf die letzten Jahre herab wiederholt sich, unheilbar wie es scheint, die Klage der Post-

verwaltung und das Verlangen des jeweiligen Ausschusses, dass die Post den Privaten gleichgestellt und nicht schlechter behandelt werde als diese. Ist es bei solchen Verhältnissen zu verwundern, dass die entschiedensten Anhänger der Staatsbahnen in dieser Behörde ihren Sitz haben? So klagte vor dem Untersuchungsausschusse vom Jahre 1853 der damalige Secretär des General-Postamts, Rowland Hill, für das Publicum sei es wohl wahr, dass Passagiere und Güter durch die Eisenbahnen wohlfeiler befördert würden als früher auf den Landstrassen, aber nicht für die Postverwaltung[1]; und so sagte der fünfte Bericht jenes Ausschusses[2], er denke, es sei billig, dass die Eisenbahngesellschaften der Postverwaltung zu demselben Preise, welchen Private für ähnliche Leistungen zahlen würden, jede Förderung gewährten, die für den gemeinen Nutzen zuträglich sei.

Und ebenso wünscht der Bericht des vereinigten Ausschusses vom Jahre 1872 noch, einem Bediensteten der Postverwaltung solle das Recht zugestanden werden, mit einem Briefsack auf einer Eisenbahn zu fahren, gleichwie jede Privatperson mit Handgepäck und grösserem Gepäcke[3].

Eine Fülle von Beschwerden wird vor diesem Ausschusse, wie vor der königlichen Commission von 1865—66 ausgeschüttet. Vor der letzteren, deren Mitglied der unterdessen aus der Postverwaltung geschiedene Sir Rowland Hill war, traten Fred. Hill (Rowland Hill's Verwandter) und E. J. Page, der eine Secretär des Generalpostamts, der andere Generalinspector der Posten, als Zeugen auf.

Zweierlei ist es vornehmlich, was im Interesse der Postverwaltung verlangt wird: Gleichstellung der Post mit dem Publicum, wo ihr Dienst keine andere Förderung durch die Eisenbahnverwaltung nöthig macht als diejenige, welche das Publicum regelmässig geniesst, und Feststellung eines gesetzlichen Tarifes für die eigenthümlichen Leistungen,

[1]) Evid. qu. 4389—4431.
[2]) Fifth Report p. 16.
[3]) Report p. XLVII.

welche die Postverwaltung von den Eisenbahnen in Anspruch nimmt. Thatsächlich handeln dem Ersteren die Eisenbahnverwaltungen durch Chicane entgegen, für das Andere bestehen nur Schiedsgerichte für den Fall, dass man sich nicht im Wege des freien Vertrages einigt.

Folgende Beschwerden trägt Page[1]) im Jahre 1866 vor. Während das Publicum ein Packet zu einem festen Tarife versenden kann, welchen die Bahnverwaltung bekannt macht und wofür das Parlament gesetzliche Maxima feststellt, kann die Postverwaltung nichts derart für sich erlangen, und doch verlangt dieselbe einen geringeren, nicht einen grösseren Dienst von der Bahnverwaltung als das Publicum. Die Packete des Publicums müssen von dessen Häusern abgeholt, müssen befördert und dann ins Haus abgeliefert werden, während die Leistung, welche die Postverwaltung verlangt, lediglich darin besteht, dass die Briefsäcke, welche die Postbediensteten zur Bahn bringen und von jeder Station abholen, auf dem Zuge befördert werden; nichtsdestoweniger haben die Eisenbahngesellschaften bei der Weigerung beharrt, für die Postverwaltung zu jenen allgemein für das Publicum geltenden Sätzen Briefsäcke zu befördern, da es doch, auch abgesehen von der erwähnten Ersparniss an Mühe, wegen der täglichen Wiederkehr wohlfeiler geleistet werden müsste als für die von Privaten unregelmässig und zufällig aufgegebenen Packete. Nur einige wenige Gesellschaften haben die Concession gemacht, die Beförderung der Briefsäcke zu dem vollen Packettarif zu besorgen; die meisten aber haben sich geweigert, es unter solchen Bedingungen zu thun. Vielmehr ist der rechtliche und factische Zustand der, dass die Eisenbahnverwaltungen jeden beliebigen Preis fordern können, und es ist die Sache der Postverwaltung, sich mit ihnen darüber zu einigen, so gut es eben geht. In welcher Weise dieser Zustand auf die Briefbeförderung gelegentlich eingewirkt hat, geht aus folgendem Beispiel hervor. Eine kleine Stadt in Hampshire, Alton, reichte bei dem General-Postmeister im Jahre 1852

[1]) qu. 14951—62.

das Gesuch ein, es möchten mit dem dieselbe berührenden Tageszuge Briefe befördert werden. Der General-Postmeister erklärte sich bereit, darauf einzugehen, vorausgesetzt, die Kosten der Briefsäcke liessen sich zu der Einnahme in ein billiges Verhältniss setzen. Auf eine Anfrage bei der Eisenbahnverwaltung, was die Beförderung der kleinen Briefsäcke von 3 bis 4 Pfund kosten würde, erhielt er den Bescheid, sie sei zu der Beförderung bereit gegen eine Summe von 4 sh. täglich, d. h. von £ 62 jährlich. Die tägliche Fahrt eines Passagiers in zweiter Classe mit Gepäck kostete nur £ 47 jährlich. Da jene Forderung viel zu hoch war, verzichtete der General-Postmeister darauf, den gewünschten Postdienst zu gewähren. Nach vier Jahren wandte sich dieselbe Stadt an ihn; jetzt verlangte auf seine Anfrage die Bahnverwaltung nur noch £ 39; aber auch das war unverhältnissmässig viel, und er fragte an, ob man die Briefsäcke nicht zu dem allgemeinen Packettarife befördern wolle, was man ablehnte. Nach abermals einem Jahre erging eine neue Anfrage, und die Antwort war jetzt, man wolle zu 8 pence, d. h. £ 20 jährlich, befördern, was noch immer das Doppelte des Packettarifsatzes war. Auch dieses Erbieten war nicht anzunehmen; und so wurde erst im Jahre 1861, bei Gelegenheit eines grössern Vertrages der Post mit der South Western, auch für diese Ortschaft der gewünschte Verkehr eingerichtet. Der geschilderte Fall ist freilich ein extremer; aber eine Anzahl von anderen Fällen ist vorgekommen, wo in ähnlicher Weise durch unbillige Prätensionen die Befriedigung des öffentlichen Interesses verzögert und hintangesetzt worden ist. Und sehr selten sind der Postverwaltung Bedingungen gewährt worden, welche sie als befriedigende anzusehen im Stande war. Der niedrigste Satz, welcher ihr jemals berechnet worden, ist der volle Preis für Packete, und diesen noch sieht die Postverwaltung aus den oben angegebenen Gründen als mindestens doppelt zu hoch an. Indessen nur sehr wenige Gesellschaften sind mit diesem vollen Packetsatz zufrieden. Weit gewöhnlicher ist es, dass man den vollen Satz für einen Passagier zweiter Classe fordert, obwohl kein Postbeamter

mit dem Briefsacke mitfährt und der Briefsack selber nicht so viel wiegt als das Freigepäck eines Passagiers zweiter Classe. Und gar gelang es nicht stets, sich über solche Preise zu einigen, sondern der General-Postmeister war öfters gezwungen, ein Schiedsgericht zu veranlassen, und dieses hat niemals weniger als $3^1/_2$ pence p. mile (das Doppelte des Passagiersatzes in zweiter Classe) und einmal sogar 7 pence festgestellt; und selbst in diesem letzten Falle, wo 7 pence p. mile gezahlt werden mussten, war das Gewicht der Briefsäcke nicht mehr als das übliche Freigepäck. Nun liegt es nahe, als Abhilfe zu empfehlen, dass die Eisenbahnverwaltung von ihrem Rechte Gebrauch mache, das ihr wie jedem beliebigen Privaten zusteht, einen Bedientesten als gemeinen Passagier fahren zu lassen und den Briefsack, wie Passagiere ihr Gepäck, mit sich führen zu lassen. Denn wenn die beiden Gesetze für die Beförderung der Post mit den Eisenbahnen, das erste von 1838 eine Begleitung der Briefsäcke durch Postbeamte, das zweite von 1847 das erste modificirend, eine Beförderung ohne solche Begleitung im Interesse der Postverwaltung ins Auge fassen, so ist der Sinn jener Gesetze doch wahrlich nicht der gewesen, es könnte der „reasonable“, den Eisenbahnen dafür zugebilligte, Betrag so hoch sein, dass die Postverwaltung vorziehen möchte, einen Beamten als Passagier zu senden. Da es nun aber doch so gekommen ist, so darf die Staatsbehörde unzweifelhaft das allgemeine Recht ausüben, einen Bediensteten als Passagier auf der Eisenbahn hin- und herzusenden. In der That hat unter dieser Vorstellung ihres Rechtes die Postverwaltung solchen Versuch gemacht. Aber der Widerstand der Eisenbahnverwaltungen hat dies Aushilfsmittel zum grössten Theile unwirksam gemacht, dadurch, dass sie das Recht der Post bestritten, die Briefsäcke auf den einzelnen Stationen auszutauschen, dieses aber regelmässig in den Zwecken der Postverwaltung liegt[1]). Ein Streit darüber

[1]) Das Gesetz von 1844 bestimmt in Sect. 11 ausdrücklich, es solle ein Postbediensteter, gleich einem gewöhnlichen Passagier, mit Postsäcken reisen dürfen; wenn hierbei die nothwendige Voraussetzung des

auf einer schottischen Bahn veranlasste die Postverwaltung, den Fall vor den Gerichtshof Schottlands (Court of Session) zu bringen, und dieses entschied zu Gunsten der Postverwaltung. Die letztere glaubte jetzt in ihrem Rechte gesichert zu sein; da kam ein neuer Streitfall in England vor; diesen wollte sie entsprechend vor einen englischen Gerichtshof bringen; aber die zuvor befragten Kronjuristen riethen von einem Processe ab, indem sie bestimmt erklärten, die Postverwaltung habe kein Recht, die Zulassung des Austausches von Säcken auf der Zwischenstation zu beanspruchen; und so unterwarf man sich den Forderungen der Bahnverwaltung. Seitdem hat jeder Generalpostmeister sich gescheut, zu jenem Aushilfsmittel zu greifen. — Auch darin ist die Postverwaltung dem privaten Reisenden hintangesetzt worden, dass man die für das Publicum üblichen ermässigten Jahresbillets (season tickets) der Post verweigerte.

Nach dem Gesetze von 1838 steht es der Postverwaltung zu, nicht nur auf gewöhnlichen Zügen (ordinary trains), d. h. solchen, welche die Eisenbahnverwaltung ohnehin schon eingerichtet hat, sondern auch auf besonders für die Post zu stellenden Zügen (special trains) die Beförderung von Briefsäcken und Bediensteten von jeder Station nach jeder Station zu verlangen. Noch mehr als bei den gewöhnlichen Zügen entstehen Streitigkeiten wegen der besondern. Im Jahre 1865 wurden [1]) in gewöhnlichen Zügen auf einer Länge von 36,000 miles täglich Postsäcke befördert, in besondern Zügen auf 10,000 miles (England allein); in Schottland 5700 miles in gewöhnlichen Zügen, 2300 miles in besondern; in Irland 4100 miles in gewöhnlichen, 1660 in besondern Zügen. Hiefür zahlte die Postverwaltung insgesammt 557,000 Pf. St. jährlich, davon 399,000 Pf. St. für England allein.

Von den auf Grund der gesetzlichen Befugniss durch den Generalpostmeister bestimmten Zügen gab es indessen nur

Austausches der Postsäcke ausgeschlossen sein sollte, wozu war dann eine ausdrückliche Bestimmung des Gesetzes, das von einer „Erweiterung“ der Befugnisse des Gesetzes von 1838 spricht?

[1]) Royal Commission Evid. Page qu. 14915—24.

einen einzigen auschliesslichen Postzug, den zwischen London and Bristol auf der Great Western, welcher nicht zugleich Passagiere beförderte, und nur einen einzigen, bei welchem die gleichzeitige Beförderung von Passagieren auf eine bestimmte Zahl von Wagen beschränkt ist, nämlich den Nachtpostzug von London nach Edinburg und Glasgow und von da nach London zurück. Obgleich der Vortheil dieser Beschränkung oder der völligen Ausschliessung jeder Passagierbeförderung für die Post von Bedeutung ist, weil dadurch die Promptheit und Pünctlichkeit des Postdienstes gesichert wird, ist es doch der Postverwaltung nur in diesen beiden ausnahmsweisen Fällen gelungen, durchzusetzen, was nach dem Gesetze ihr scheinbar unzweideutig zustand. Das Gesetz spricht von ordinary und von special trains: sollte man es für zweifelhaft halten, dass bei der gesetzlichen Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Stellung von special trains, auf Verlangen der Postverwaltung eine freie Verfügung der Post über den auf dies Verlangen gestellten Zug stattfindet? würde das Gleiche einem Privaten jemals bestritten werden? und hat es nicht, so befremdend es auf den ersten Blick scheint, was der Bericht der königlichen Commission ausspricht, einen treffenden Sinn [1]: „Wenn die Postverwaltung ursprünglich sich selbst überlassen worden wäre und freie Verträge mit den Eisenbahngesellschaften geschlossen hätte gleich einem Privaten, so würde sie wahrscheinlich grössere Zuge ständnisse zu niedrigern Preisen erlangt haben als gegenwärtig; denn die Beförderung der Post bringt den Eisenbahnen viel Gewinn; aber der Umstand, dass diese Beförderung eine nicht freiwillige (compulsory) ist, das erregt ein widerwilliges Gefühl in den Verwaltungen der Bahnen.“ Wenn irgend ein Privatmann für sich einen Zug bestellt, so wird ihm niemals das Recht bestritten, in demselben nur dasjenige zu befördern, was ihm selber beliebt. Der Postverwaltung dagegen wird entgegengehalten [2], sie habe kein Recht, einen solchen Zug zu fordern. Nicht bloss ein ab-

[1]) Report p. LXII.
[2]) Page qu. 14963 - 67.

stractes Recht, das in Wirklichkeit selten Werth hätte; nein, ein sehr wichtiges, weil auf vielen Hauptlinien der Verkehr so gross ist, dass, zumal in gewissen Monaten, wegen Ueberfüllung der Züge eine Verspätung eintritt. Jedes Jahr kamen, bis es endlich vor kurzem gelang, jenen beschränkten Nachtzug von London nach Edinburg einzurichten, während der „Schottischen Saison" (Juli-August) grosse Unregelmässigkeiten auf diesen Zügen vor; bisweilen gingen eine bis zwei Stunden verloren. In andern Fällen sind es landwirthschaftliche Ausstellungen, Pferderennen u. dgl. ausserordentliche Veranlassungen, welche Zudrang zu dem Zuge verursachen, und ähnliche Verspätungen treten dadurch ein. Aus der Erfahrung der letzten zwanzig Jahre geht hervor, dass der Mangel jenes Rechtes für die Post die Unmöglichkeit pünctlichen Eintreffens in sich schloss, weil eben jeden Augenblick die Bahnverwaltung sich das Recht anmaasste, eine beliebige Masse von Personen und Packeten in den Zug zu werfen. In dem Zuge von Edinburg und Glasgow nach London kam im Jahre 1865 das Unglaubliche vor, dass fünfundzwanzig Wagen an e i n e Locomotive gehängt wurden, was natürlich bedeutende Verspätungen der Briefe und lebhafte Klagen der durch jenen Zug bedienten Kaufleute in Liverpool und Manchester zur Folge hatte.

In ähnlicher Weise sind die Befugnisse der Postverwaltung hinsichtlich der Geschwindigkeit der Fahrt bestritten worden. Das Gesetz von 1838 schreibt vor, die Schnelligkeit, welche die Postverwaltung zu verlangen berechtigt ist, soll in keinem Falle die grösste Schnelligkeit, welche von der Eisenbahnverwaltung für ihre Züge erster Classe vorgeschrieben ist, überschreiten. Das Gesetz vom Jahre 1844 ergänzt diese Bestimmung, indem es dem General-Postmeister das Recht gibt, die höchste Geschwindigkeit zu verlangen, welche der Generalinspector der Eisenbahnen (ein seitdem abgeschaffter Titel) als sicher erklärt, doch nicht höher als 27 miles in der Stunde. Dass hiermit eine Erweiterung der Befugnisse der Postverwaltung gemeint war, geht erstens aus dem Wortlaute hervor, welcher gegenüber den verschiedenen Einrichtungen der Bahnen

die höchst mögliche Schnelligkeit nach der Ueberzeugung des sachverständigen Staatsinspectors für die Post sichern wollte; die Begrenzung auf 27 miles aber bedeutete entweder die unter den Verhältnissen der damaligen Betriebstechnik anzunehmende Maximalgrenze, oder dasjenige, was man gegenüber langsam fahrenden Bahnen zu fordern sich berechtigt glaubte [1]). Dieselbe Absicht geht zweitens hervor aus der einleitenden Motivirung des Abschnittes im Gesetze, welcher besagt: „da es angemessen ist, die Befugnisse des Gesetzes von 1838 für die Post zu erweitern (should be extended)". Sie geht drittens daraus hervor, dass jenes Gesetz von 1844 durchweg aus einem Geiste entsprungen war, welcher den Eisenbahngesellschaften Verpflichtungen im gemeinen Interesse auferlegen wollte, und dass, trotz der vielfältigen Verstümmelungen der ursprünglichen Bill in ihren grösseren Zwecken, doch die kleineren Bestimmungen, wie die für die künftig obligatorische dritte Classe und für die Post, zum Gesetze erhoben wurden.

Wenn nun gegenwärtig der Vertreter der Postverwaltung die Beschwerde erhebt [2]), jene Modification des Gesetzes von 1838 durch das Gesetz von 1844 werde schnurstracks ihrem Sinne zuwiderlaufend interpretirt, indem die Eisenbahnverwaltungen behaupten, das Gesetz von 1844 habe die Forderung des Gesetzes von 1838 zu Gunsten der Bahnverwaltungen beschränkt; statt der höchsten auf der Bahn üblichen Geschwindigkeit (1838) sei seit 1844 nur eine Maximalgeschwindigkeit von 27 miles in der Stunde verlangt: so ist dies in der That abermals ein Fall erstaunlicher Verdrehung des Rechtes für die Bahngesellschaften gegen den Staat. Mag in jenem andern streitigen Falle mit der Spitzfindigkeit eines überfeinen Privatrechtes nachgewiesen werden, das Recht der Postverwaltung, ihre Bediensteten gleich Passagieren auf der Bahn fahren zu lassen, schliesse nicht die Befugniss ein, Briefsäcke während der Fahrt auf den Stationen auszutauschen,

[1]) So erklärt es Page qu. 14968.

[2]) Page qu. 14968.

da solches Recht auch gewöhnlichen Passagieren nicht zustehe: so wird es doch in diesem Falle die scharfsinnigste Milde der Auslegung für die Eisenbahngesellschaften nicht zu Stande bringen, nachzuweisen, dass aus den Gesetzen von 1838 und 1844 sich nicht das Recht der Postverwaltung ergebe, die grösste auf einer Bahn übliche Geschwindigkeit für sich zu fordern.

Die Beschwerden sind schon vom Standpuncte der Rechtsverhältnisse einer staatlichen Verkehrsanstalt durchaus beklagenswerthe; da es sich aber hierbei stets um gewisse Leistungen handelt, für welche man sich über den Preis zu einigen hat, so liesse sich die wirthschaftliche Billigkeit immer noch dadurch herstellen, dass die Preise entsprechend niedrig sind und um so viel niedriger, als die Leistungen hinter den Ansprüchen der Postverwaltung zurückbleiben. Jedoch gerade über die enormen Preise für jede besondere Leistung klagt die Postverwaltung. Es ist gewiss eine Uebertreibung, wenn ihr Vertreter aussagt, nicht weniger, sondern mehr als die alten Postkutschen koste die Beförderung der Briefe auf den Eisenbahnen [1]; aber gewiss ist richtig, was er weiterhin sagt, in dem Maasse wie das reisende und verkehrtreibende Publicum habe die Postverwaltung durch die Eisenbahnen an Billigkeit des Preises nicht gewonnen [2].

Die Festsetzung der Preise geschieht da, wo keine Einigung zu Stande kommt, auf dem Wege des Schiedsgerichts, zu welchem jeder der beiden Theile einen Richter ernennt, welche beide sich über einen Obmann nöthigenfalls verständigen. Die natürliche Neigung der Schiedsrichter ist, wie die Aussagen lauten, zu Gunsten des „schwächern" Theils [3]. Man sieht den Säckel des Staats als unerschöpflich an und billigt

[1]) Aber ein interessantes Beispiel, wie es noch heute vortheilhafter sein kann, die Briefe mit einem Wagen auf gewöhnlicher Strasse zu senden, wenn die Strecke kurz ist und innerhalb der Nacht zurückgelegt wird (London-Brighton), erläutert Fred. Hill qu. 7946.

[2]) Page qu. 14979—84.

[3]) Fred. Hill qu. 7939—46. Page qu. 15089—96. Appendix Evid. 1867 vol. I, p. 264—67. Vgl auch qu. 15038—52.

dem entsprechende Preise zu. Das schreckt die Postverwaltung ab, die Dienste der Bahnen zur Erweiterung der Postveranstaltungen in Anspruch zu nehmen, und verkürzt auf diese Weise auch absolut — wie es ja oben an dem Beispiele der kleinen Stadt schon gezeigt wurde — das Entgegenkommen der Post für die Bedürfnisse des Publicums: „wir werden abgeschreckt durch ihre gewöhnlich excessiven Sätze.“ Erst nachdem ein solches Schiedsgericht seinen Wahrspruch über den Preis abgegeben hat, wird regelmässig ein Contract zwischen Postverwaltung und Bahnverwaltung geschlossen und, ist der Satz nicht gar zu hoch, am liebsten auf eine Reihe von Jahren [1]). Welche Kluft zwischen den beiden Theilen, zwischen Forderung und Gebot, diese Schiedssprüche oft zu überspannen haben, das mag aus einzelnen Beispielen erhellen. Bei einem regelmässigen Zuge in Schottland verlangte die Postverwaltung die Abtheilung eines Wagens für sich; die Bahnverwaltung forderte dafür 3 shilling p. mile, das Schiedsgericht entschied auf 6 pence, d. h. ein sechstel der Forderung. In einem andern Falle verlangte die Bahnverwaltung 6 shilling $^1/_2$ pence, die Postverwaltung bot $3^1/_2$ pence; der Schiedsspruch lautete auf 3 sh. 3 d. Ein ander Mal verlangte die Bahnverwaltung 8 sh. 6 pence; der von ihr gewählte Schiedsrichter trug auf 5 sh. $9^3/_4$ pence an, der von der Postverwaltung gewählte auf 1 shilling, und der Obmann entschied für 1 shilling [2]). Also ein Feilschen hin und her wie auf den niedrigsten Stufen wirthschaftlicher Cultur. Während Robert Stephenson die Kosten eines Zuges auf 1 shilling 3 pence p. mile berechnete [3]), ein Durchschnitt, von welchem die Abweichungen in den einzelnen Fällen nicht erheblich sind, zahlte die Postverwaltung laut ihres Contractes auf Grund von Schiedssprüchen mindestens 2 shilling bis hinauf zu 4 shilling

[1]) Page qu. 14925—43.

[2]) qu. 14944—47.

[3]) qu. 15033. Das Board of Trade gab auf Anfrage der Postoffice „the additional cost of running a train and a carriage“ (wie Stephenson ohne Rücksicht auf Geleise) auf 1 sh. bis 1 sh. 2 d. an. qu. 15037.

6 pence; darunter in zahlreichen Fällen 3 shilling und darüber. Und doch wurde ihr nicht eingeräumt, was nach dem Gesetze ihr geschriebenes Recht, nach diesen Preisen ihr theuer erkauftes Recht war [1]), über diese special trains frei zu verfügen; vielmehr machten die Bahnverwaltungen daraus stets (abgesehen von den genannten zwei Ausnahmen) gewöhnliche Züge zur unbeschränkten Beförderung von Personen und Packeten.

Während früher sich meist die Schiedsrichter der beiden Theile einigten, ist in neuerer Zeit dies die seltene Ausnahme, und regelmässig muss ein Obmann angerufen werden, über den man sich aber schwer verständigt [2]). So ist es mit der Zeit schlimmer, nicht besser in diesem Verhältnisse geworden [3]).

Ja, die für eine unbefangene Auffassung leicht zu ziehende Grenze zwischen diesen, auf besonderes Verlangen der Postverwaltung gestellten Zügen und der Beförderung von Briefsäcken mit gewöhnlichen Zügen wird ihrerseits in wunderbarer Weise verwischt, indem selbst die Rechtsüberzeugung der Advocaten der Postverwaltung sich dahin ausspricht [4]), ein gewöhnlicher Zug, für welchen die Postverwaltung Briefsäcke anmeldet, höre auf, ein solcher zu sein, und damit falle auch der Anspruch auf Sätze, welche den Sätzen gewöhnlicher Packete entsprechen.

So zeigt es sich von allen Enden her, dass die absoluten Pflichten der Postverwaltung für den gemeinen Nutzen nicht allein nicht durch absolute Rechte an den Eisenbahnen befriedigt sind, sondern auch, dass ihre relativen Befugnisse, eingekeilt zwischen die Stellung einer Privatperson und die odiösen Sondergesetze, die in der ungünstigst möglichen Weise gedeutet werden, sie schlimmer stellen als einen gewöhnlichen Industriellen. Gerade der absolute Charakter der von der Postverwaltung verlangten Beförderung setzt sie von Hause aus in eine ungünstigere wirthschaftliche Lage gegenüber den

[1]) Gregory qu. 17717—19.

[2]) Oft vergehen darüber Jahre qu. 15095—15106.

[3]) Gregory qu. 17710—19.

[4]) qu. 14951.

Eisenbahngesellschaften als den sonstigen Verkehr. Denn dem Verkehre der Privaten gegenüber hat jede Bahnverwaltung, und die intelligenteste am meisten, das Bewusstsein, dass eine Erleichterung im Preise, in Schnelligkeit, Bequemlichkeit und sonstigem Entgegenkommen den Verkehr anregt, weckt, heranzieht, weil dieser Verkehr elastisch ist, in verschiedenem Grade zwar, aber regelmässig doch dehnsam und durch die Art der Behandlung entsprechend zu beeinflussen. Die Brief-Post dagegen bietet keinen solchen Anreiz: sie hat in heutigen Verhältnissen ein Bestimmtes (nur sehr wenig modificirbares) ihrer gemeinnützigen Aufgabe gemäss zu leisten; was sie von den Bahnen verlangt, ist nicht durch günstige Bedingungen hervorzulocken oder zu erweitern; das Monopol der Bahnen ihr gegenüber tritt daher in seiner ganzen Härte auf, nicht gemildert durch irgend eine „Interessenharmonie“. Darum ist das Verhältniss der englischen Postverwaltung zu den Bahnen ein unerträgliches und principiell unrichtiges. Die Vertreter der Post versichern, während sie mit Neid auf die Rechte der Post in andern Ländern blicken, sie verlangen nicht Gleiches für sich [1]; aber sie verlangen eine Besserung.

Die Postverwaltung hat zu wiederholten Malen auf eine Reform hingearbeitet [2]. Im Jahre 1853 wurde von dem damaligen General-Postmeister Lord Hardwicke eine Bill ins Parlament gebracht, aber alsbald unter dem Drucke des Railway- interest zurückgezogen. Eine zweite und verbesserte Bill brachte der Herzog von Argyll als General-Postmeister im Jahre 1857 ein; aber auch sie fiel vor demselben Widerstande. Sie verlangte erstens einen festen Tarif von Gesetzeswegen für alle Dienstleistungen auf gewöhnlichen Zügen, um die Anrufung von Schiedsgerichten zu vermeiden; zweitens, für andere Leistungen an den Schiedsgerichten festzuhalten [3], aber gewisse Normen und gewisse Maximal- und Minimalsätze zu bestimmen. Schon das Unterhauscomitee vom Jahre

[1]) qu. 7949—55.

[2]) Page qu. 14969—72, 15068, 15123 - 25.

[3]) to maintain arbitration for all exclusive and all special services.

1854 hatte sich in diesem Sinne dahin ausgesprochen, dass es keine grosse Schwierigkeit haben könne, für Dienste der ersteren Art einen gesetzlichen Tarif zu machen; der in der Bill vorgeschlagene Tarif ging davon aus, dass die Sätze den für das Publicum üblichen gleichzusetzen seien, mit gebührender Rücksicht auf besondere Umstände (z. B. Abzug für die tägliche Regelmässigkeit statt des zufälligen unregelmässigen Verkehrs der Privaten — ganz im Sinne der Bahnverwaltungen, welche „season-tickets" wohlfeiler geben als tägliche). Für specielle, lediglich der Post gewidmete Züge aber sollen die Schiedsrichter die Instruction erhalten, die wirklichen der Bahn-Gesellschaft entstehenden Mehrkosten zu ermitteln, mit einer Begrenzung des Meilensatzes von 2 sh. 2 d. bis 2 sh. 8 d. Wird mit diesen speciellen Zügen ausser der Post noch sonstiges, Passagiere u. s. w. befördert, so tritt ein billiger Abzug hierfür ein, je nach dem, was die sonstige Beförderung der Bahngesellschaft einträgt. Aber selbst das Maximum der Bill von 2 sh. 8 d. war gegenüber den zahlreichen Fällen, wo 3 bis 4 sh. gezahlt werden mussten, ein mässiger Satz.

Diese Bill, zwar eine erhebliche Verbesserung des Bestehenden, war nichts als der bescheidene Ausdruck eines Standpunctes, welcher für die Post nur eine billige Gleichstellung mit den Rechten der Privaten verlangte [1]), das heisst Entschädigungen für empfangene Leistungen, welche den Bahnverwaltungen einen dem übrigen Verkehr gegenüber üblichen Gewinn abwarfen. War doch jene Bill, welche im Jahre 1847 Strutt, als Präsident der Eisenbahn-Commission, im Namen der Regierung eingebracht hatte, in ihren Bestimmungen für die Post viel weiter gegangen [2]): sie wollte die Schiedsgerichte ganz beseitigen und eine gesetzliche Tarifirung aller Leistungen im Vorwege, gleich bei Zulassung jeder Eisenbahn, einführen — laut Einvernehmens der Postbehörde mit der Eisen-

[1]) Vgl. Page qu. 15018–28, besonders qu. 15022: the Postoffice has never wished to be placed on a better footing than the public at large would be, if they entered into arrangements with railway companies.

[2]) Bd. I, S. 250.

bahn-Commission, mit Revision in fünfjährigen Perioden. Freilich war jene Bill völlig gescheitert. Das Schatzamt wünschte jetzt „alle Härten", die Anstoss geben könnten, vermieden zu sehen; auf seinen Wunsch wurden daher die Maxima und Minima für specielle Züge entfernt. Der Widerstand im Unterhause war um nichts weniger gross; die Bill wurde, vielfach verstümmelt, endlich zurückgezogen und ist seitdem nie wieder eingebracht, auch kein ähnlicher Versuch gemacht worden. Ja, damit nicht die amtlichen Wünsche der Postverwaltung, welche zur Zeit der königlichen Commission bestand, in ein bedenkliches Licht treten möchten, erklärte der General-Inspector der Posten wiederholt, nachdem er von seinen Reformwünschen gesprochen, das sei alles nur seine persönliche Ansicht, und er wünsche sich dagegen zu verwahren, dass dieselbe den General-Postmeister oder seinen Secretär binde [1]).

Freilich hindert die herkömmliche und fortbestehende Unbill dieses Verhältnisses die Eisenbahnverwaltungen nicht, sich über die Unzulänglichkeit der Entschädigungen zu beklagen [2]). Während sie sich nach der Beförderung der Briefsäcke drängen, giebt es kaum eine von ihnen, die nicht behauptet, sie werde unzulänglich bezahlt [3]). Namentlich aber kennen wir schon die Klage über die ungebührliche Concurrenz, welche die Post durch die Buchpost und die Beförderung von schweren Briefen dem Packetverkehr der Eisenbahnen verursache. Sie beanspruchen recht eigentlich auf diesen Schaden hin einen höheren Satz von der Postverwaltung [4]) mit der Behauptung, die Post ziehe daraus Gewinn, während in Wahrheit die Post bei diesem Zweige Einbusse erleidet [5]). Indem sie reichlich bezahlt werden, stellen sie sich wohl auf den Standpunct, zu behaupten, die Verträge mit der Postverwaltung lauteten auf Beförderung von Briefsäcken;

1) qu. 15009, qu. 15122.
2) qu. 15016—28.
3) Captain O'Brien qu. 12328—43.
4) Page qu. 14973—78.
5) qu. 15112—16.

die Packete, welche jetzt ausser den wirklichen Briefen von der Post besorgt würden, müssten sie, die Bahnen, unentgeltlich befördern! Und diese spitzfindigen Klagen werden von blühenden Eisenbahngesellschaften gegen eine Staatsanstalt gerichtet, welche keinem andern Interesse dient als dem gemeinen Nutzen, und selbst in dem Gewinne, den sie sehr in zweiter Reihe und nicht von den „Packeten" erzielt, nur eine Erleichterung der Lasten des Volkes, nicht eine Erhöhung von Dividenden bezweckt. Oder es wird wohl gar, — wo möglich noch wunderbarer, — bei dem Zwist um die Entschädigung der Nutzen angepriesen, welchen, mit den alten Strassen verglichen, die Post von der Beförderung durch die Eisenbahnen ziehe [1]. Eine Täuschung, die man dem Bauern verzeiht, wenn er sich rühmt, dass er allen Ständen das Brot giebt [2], aber die dem Director einer Eisenbahngesellschaft seltsam zu Gesichte steht.

Bei jenem Streite über die Packete laufen mancherlei Irrthümer durch einander. Erstens steht nirgendwo geschrieben, dass die Eisenbahngesellschaften ein Monopol zur Beförderung von Packeten haben, wie sie denn keinerlei Monopol irgend welcher Art von Gesetzeswegen besitzen, da ja ihre ganze Unternehmung jederzeit dem Befinden des Parlaments für eine Concurrenzbahn unterworfen ist: nach den Behauptungen der Eisenbahnverwaltungen gegenüber der angeblichen Packetbeförderung der Postverwaltung nimmt es aber nicht selten den Anschein, als würde ein „heiliges Recht" der Eisenbahnen gekränkt. Zweitens, die Eisenbahnverwaltungen betrachten die Säcke, zumal sofern sie Drucksachen und Waarenproben enthalten, als „packed parcels", für welche die Post sich weit mehr bezahlen lässt, als was sie der Eisenbahn erstattet; es ist aber irrig, die Beförderung der Postsachen mit

[1] qu. 14979.

[2] Noch heute findet man auf Fusswanderungen im Harze, so wie in Süddeutschland, in Dorfwirthshäusern ein Bild mit den sieben Ständen, unter denen der letzte, der Bauer, spricht:

Ich lass' den lieben Herrgott walten,
Ich muss Euch doch alle sechs erhalten.

der Bahn als die Hauptleistung der Post anzusehn; vielmehr besteht selbige bekanntlich in der Sortirung, Versendung, Ablieferung der einzelnen Stücke an die verschiednen Adressen. Drittens, das in England bestehende System der Packetbeförderung durch die Eisenbahngesellschaften ist so mangelhaft, dass es gar nicht einmal klug von ihrer Seite erscheint, in solcher Weise über einen Eingriff in dieses System zu klagen, welcher in Wirklichkeit kein Eingriff ist, sich über Beförderung von Postpacketen zu beschweren, während es einfach nicht wahr ist, dass die Post Packete befördert, abgesehen von den genannten den Briefen verwandten Gegenständen [1].

„Worüber klagen denn also die Eisenbahngesellschaften? — weil sie so viel haben möchten, als sie bekommen können" (qu. 17, 727).

Eine sorgfältige Untersuchung, welche im Jahre 1866 angestellt wurde, als man für Waarenmuster ähnliche Sätze wie für die Buchpost einführen wollte, ergab, dass bei der Beförderung von Drucksachen und Büchern die Post Einbusse erleidet, zum Theil natürlich in Folge der hohen Sätze, welche die Eisenbahnen empfangen [2]. Man bedenke, dass für die Beförderung der Postsäcke in England allein gegen drei Millionen Pfd. Sterling jährlich gezahlt werden.

Gegenüber den besseren Einrichtungen anderer Länder (Deutschland, Schweiz) hat in der That die englische Postverwaltung wiederholt daran gedacht, ihrerseits die Packetbeförderung in die Hand zu nehmen [3]. Gegenwärtig können gewöhnliche Packete nur als Briefe befördert werden, d. h. zum Satze von 1 sh. 4 d. (2 sh. 8 d. im Jahre 1866) für ein Pfund [4]. Die Frage ist in der Presse, sowie in gemeinnützigen Gesellschaften vielfach durchgesprochen worden; aber so oft die Postverwaltung den Anschein hatte, sich der-

[1]) qu. 15073—88. Vgl. namentlich die Erläuterungen des Schiedsrichters der Postverwaltung qu. 17720—34.

[2]) qu. 15112—16.

[3]) qu. 14985—15010.

[4]) Vgl. Grierson qu. 13424—62 und die Fragen, die Rowland Hill an ihn richtet.

selben anzunehmen, zeigte sich alsbald eine geschlossene Opposition von Seiten der Eisenbahngesellschaften, und so ist bisher nichts dafür geschehen, als dass man fromme Wünsche geäussert hat. Die Society of Arts setzte einen Ausschuss im Jahre 1858 nieder, welcher einen Bericht zu Gunsten der Beförderung von Packeten durch die Post erstattete; die Postverwaltung selber war dazu geneigt, weil sie und sie allein die vorzügliche Maschinerie besitzt, um zur Annahme und Ablieferung bis in die kleinsten Puncte des Reiches zu dringen, eine Maschinerie, welche den Eisenbahngesellschaften nicht allein fehlt, sondern auch in ihrer Einheit völlig unerreichbar ist. Bereits im Anfange des Jahres 1866 gab es 16,000 Postannahmestellen, und kaum ein Dorf entbehrte derselben. Man wollte einen einheitlichen Satz für das ganze Reich einführen, mit Abstufungen nach dem Gewichte, ähnlich wie jetzt für die Briefe. Dagegen kann man gegenwärtig bei Versendung eines Packets, das über verschiedene Bahnen geht, nicht einmal vorher erfahren, was es kosten wird. Und natürlich niemals geht es über Bahnstationen hinaus. Nun giebt es aber auch in England noch, weit mehr in Schottland und Irland, eine grosse Menge kleinerer Ortschaften, die keine Eisenbahnverbindung haben. Die letzte Angabe, welche mir vorliegt, ist eine Vergleichung aus dem Jahresbericht des Generalpostmeisters von 1862: hiernach legte die Post im Vereinigten Königreiche täglich zurück

49,700 miles auf der Eisenbahn,
33,300 „ auf andern Strassen;

hierzu die Landbriefträger, welche für sich allein täglich 72,600 miles zurücklegten. Unzweifelhaft hat sich das Verhältniss seitdem zu Gunsten der Eisenbahnen verschoben; aber es ist wohl ebensowenig zweifelhaft, dass noch jetzt ein grosser Theil der Postcommunication auf andern Wegen und durch die Fussboten besorgt wird, welche den Eisenbahngesellschaften ganz und gar fehlen. Sir Rowland Hill zumal hat sich für diese Reform von jeher warm interessirt; schon in seinem berühmt gewordenen ersten Project zur Postreform hat er zugleich mit der Briefreform diese Packetreform vor-

geschlagen [1]). Doch bis zur Stunde ist kein praktischer Schritt zur Verwirklichung jener Pläne geschehen. Ja, es ist bei diesem Puncte abermals, wo der Zeuge Page bemerkt, er bitte, was er aussage, als persönliche Ansicht und nicht als Ausdruck der Absichten der Postverwaltung zu betrachten. So sehr scheut man sich, die Nerven der Eisenbahnverwaltungsräthe zu erschüttern.

Das Verlangen der Sachkundigen vor der königlichen Commission nach einer Reform, zumal jenes für alle Theile lästigen schiedsrichterlichen Verfahrens durch gesetzliche Fixirung eines Tarifes [2]), veranlasste den Ausdruck des Wunsches in dem Berichte dieser Commission, es möchte eine gesetzliche Neugestaltung des Verhältnisses der Post zu den Bahnverwaltungen von Parlamentswegen vorgenommen werden; insbesondere sollte — im Sinne jener Bill von 1857 — wenigstens für die Leistungen der Bahnen mit den gewöhnlichen Zügen ein Tarif aufgestellt werden [3]). Es geschah auf diese Empfehlung der Commission gar nichts; und vor dem Vereinigten Ausschusse des Jahres 1872 erschienen abermals die Klagen der Postverwaltung; doch waren sie jetzt wesentlich milderer Art [4]), freilich nicht bloss deshalb, weil ein Theil der Missstände beseitigt war, sondern auch weil der vorgeladene Secretär des General-Postmeister sich mehr einer staatsmännischen Zurückhaltung befliss, als die Zeugen von 1865 und 1866 und gar der Fragesteller Rowland Hill. So erwiedert z. B. jetzt der Zeuge Mr. Tilley auf die Frage, ob ein fester gesetzlicher Tarif der Vereinbarung nicht vorzuziehen sei: „Ich zweifle sehr, ob das Parlament der Post solche Vollmacht gewähren wird“ [5]).

[1]) qu. 15010. In einem grossen Theile der Fragen, welche die Commission von 1865–66 über die Postverhältnisse und über die Lage der Staatsbahnen stellte, ist Rowland Hill der Fragesteller, ebenso wie in dem Obigen.

[2]) Fred. Hill qu. 7962—86. Page qu. 14948—50, 14973, 15069—71.

[3]) Report Sect. 134.

[4]) Joint Committee 1872 Evid. qu. 6061—6130. J. Tilley.

[5]) qu. 6127.

Worüber im Jahre 1872 hauptsächlich Klage geführt wird, ist Folgendes. Die Postverwaltung habe kein gesetzliches Recht (?), Briefsäcke mit gewöhnlichen Zügen zu senden; sie könne dieses jetzt nur in Folge einer vorhergehenden Ankündigung und eines Abkommens mit der Bahnverwaltung thun, wobei sie stets im Nachtheil sei, da die Bahnverwaltung sich weigern könne, die Briefsäcke zu befördern; die Postverwaltung könne nicht darauf bestehen. Besser sei es bei den speciellen Postzügen, welche auf Verlangen der Postverwaltung abgelassen werden; hier sei das Gesetz klar; und über den Preis derselben einige man sich in der Regel, ohne eines Schiedsgerichts zu bedürfen.

Der Ausdruck dieser Beschwerde ist sowohl dem wirklichen Gesetze gegenüber, wie wir es aus den Erörterungen vor der königlichen Commission kennen, unklar und widerspruchsvoll, als auch an sich nicht recht verständlich.

Die bisherige Beschwerde war stets gegen den hohen Preis gerichtet, sowohl für special als für ordinary trains, und gegen die Weitläufigkeit der Schiedsgerichte, welche meist auf einen zu hohen Preis erkannten; niemals aber war bisher in Zweifel gezogen worden, dass die Bahnverwaltungen verpflichtet seien, mit jedem ordinary train jeden Briefsack zu befördern — wie denn schlechterdings kein Zweifel darüber in dem Gesetze von 1838 gelassen ist.

Der Secretary der Postverwaltung sagte im Jahre 1872 [1]): Wir haben keine gesetzliche Vollmacht, Briefsäcke mit der Bahn zu senden, ausser wenn wir der Bahngesellschaft eine Meldung machen, sie solle einen Zug zu bestimmter Stunde nach unserer Festsetzung ablassen; aber wir haben keine Befugniss, Briefsäcke mit gewöhnlichen Zügen zu senden zu den Stunden, welche die Gesellschaften selber festsetzen.

Das Gesetz von 1838 sagt: Der General-Postmeister soll das Recht haben, durch ein Schreiben an die Gesellschaft zu verlangen, dass die Briefsäcke von der Gesellschaft auf ihrer Bahn entweder mit den gewöhnlichen Zügen oder auf besonderen,

[1]) qu. 6062.

je nach Bedürfniss, zu der vom Generalpostmeister festgesetzten Frist befördert werden.

So scheint es, als ob das ohnehin gebrechliche Recht der Post gegenüber der Eisenbahn, statt einer Verbesserung auf dem Wege gesetzlicher Reform, bisher wie so manches andere Recht des Staates durch missbräuchliche Praxis und schiefe Auslegung ferner verschlechtert worden ist.

Die schon im Frühern besprochene Aushülfe für die Beförderung der Briefsäcke mit gewöhnlichen Zügen, dadurch, dass die Postverwaltung sich der allen Privaten zur Verfügung stehenden Mittel bedient, ist noch immer, wie damals, unmöglich. Will die Postverwaltung einen Bediensteten als Passagier mit den Briefsäcken als Passagiergepäcke senden, so steht dem entgegen, dass er die Briefsäcke auf den Stationen nicht austauschen kann; sie muss vielmehr für je 10 Stationen 10 Bedienstete schicken. Will die Postverwaltung aber Briefsäcke als gewöhnliche Packete schicken, so steht entgegen, dass gewöhnliche Packete stundenlang vor Abgang eingeliefert werden müssen und stundenlang nach Ankunft ausgeliefert werden.

Was daher jetzt die Postverwaltung wünscht, ist erstens das Recht, mit den gewöhnlichen Zügen Briefpackete zu senden, in der von gewöhnlichen Packeten etwas verschiedenen Form, dass sie nicht durch die booking office der Gesellschaft gehen, sondern unmittelbar in den Zug gegeben und aus dem Zuge empfangen werden, zu einem Satze etwas unter dem Satze für Packete, da der Bahngesellschaft die Mühe der Heranschaffung und Ablieferung erspart wird; zweitens das Recht [1], grosse Briefsäcke (mails) über den Umfang von gewöhnlichen Packeten (parcels) hinaus mit den gewöhnlichen Zügen zu senden gegen einen Satz, über den ein Abkommen zu treffen ist, im Nothfalle ein Schiedsgericht entscheidet. — Das Zweite steht seit dem Jahre 1838 als unzweifelhaftes Recht in dem Gesetze; nur natürlich für rabulistische Auslegung ist auch hier eine Handhabe gelassen: es ist im Gesetze von 1838

[1]) qu. 6084: that we should not be at their mercy …

nämlich bestimmt, das schriftliche Verlangen des General-Postmeisters solle 4 Wochen vorher mitgetheilt werden — eine Bestimmung, die da einen Sinn hat, wo es sich um nothwendige Vorbereitungen handelt, und so offenbar vom Gesetzgeber gemeint war, die aber nicht auf einen gewöhnlichen Zug in heutigen Verhältnissen passt, welcher bis zur letzten Minute bereit ist (gerade auf englischen Bahnen am meisten), jede beliebige Zahl von Passagieren aufzunehmen, die sich meldet. Obenein verwahrt sich der Vertreter der Postverwaltung dagegen, als wolle die Post dies Recht so ausnutzen, dass sie mit einem grossen Briefsacke im letzten Augenblicke komme.

Und das ist das warnend Lehrreiche an der Entwicklung dieser Beziehungen einer Staatsanstalt zu den Eisenbahngesellschaften, dass ärger, als auf dem Rechte der Privaten, die Wucht der socialen Macht auf dem staatlichen Rechte drückt und es zerbröckelt — bis es allmählig so mürbe ist, dass beide Theile sich in erwünschter Harmonie mit einander befinden, weil der sociale Wille den staatlichen Willen vernichtet hat.

Der Bericht des Vereinigten Ausschusses vom Jahre 1872 begnügte sich mit folgenden Wünschen. Der Ausschuss ist der Ansicht [1], dass die Postverwaltung volle Befugniss haben soll, Briefsäcke mit jedem Zuge zu senden, sei es mit oder ohne Begleitung eines Beamten; dass die Säcke zu dem Zuge aufgeliefert und daraus empfangen werden sollen, ohne Verzögerung in dem Büreau; dass, wenn von einem Postbediensteten begleitet, dieser die Erlaubniss haben soll, sie auf jeder Station zu empfangen und abzuliefern; dass die Postverwaltung auf soviel Wagenraum in dem Zuge Anspruch habe, als sie für ihre Briefsäcke braucht, dass es ihr freistehen soll, für eigene Rechnung Vorrichtungen aufzuführen, um an solchen Stellen, wo der Zug nicht hält, die Briefsäcke auszutauschen, und dass sie für obige Dienstleistungen Preise zahlen dürfe, so nahe wie möglich denen gleich, welche dem Publicum für ähnliche Dienste berechnet werden: und zwar für Briefsäcke ohne Be-

[1]) Report p. XLVI—VII.

gleitung Sätze ähnlich denen, welche für Packete von gleichem Umfange bezahlt werden; für die Beförderung von Bediensteten in einem gewöhnlichen Passagierwagen den gewöhnlichen Fahrsatz für die betreffende Passagierclasse mit der gleichen Freiheit, die andere Passagiere geniessen, Briefsäcke als Passagiergepäck und als Handgepäck mitzunehmen; im Falle, dass eine Wagenabtheilung oder ein ganzer Wagen oder mehr in Anspruch genommen werden, eine höhere Bezahlung im Verhältnisse des gewährten Wagenraums und der beförderten Zahl von Beamten; endlich dass Streitfälle über den Preis zu entscheiden seien durch die neue Commission, deren Errichtung derselbe Bericht beantragte.

In diesem Berichte war man abermals einer unzweideutigen Feststellung des Rechtes der Postverwaltung aus dem Wege gegangen. Abermals hatte man nicht ein eigenthümliches Recht der Post entsprechend ihren eigenthümlichen Verhältnissen verlangt, sondern nur eine Gleichstellung mit den Privaten; abermals hatte man jene unwürdige Chicane nicht beseitigt, dass ein Postbeamter nicht als Passagier reisen darf und die Briefsäcke austauschen; abermals hatte man sich darauf beschränkt, Sätze zu empfehlen, die „möglichst ähnlich" den im Verkehr mit Privaten üblichen Sätzen sein sollten; aber diese Aehnlichkeit wurde nicht anders gesichert, als dass man, wie bisher, die Entscheidung darüber dem Schiedsgericht anheimgab, wozu jetzt das neue Tribunal dienen sollte. Man fügte ausdrücklich hinzu, der Ausschuss erachte dieses Verfahren für besser als irgend einen Versuch, einen festen gesetzlichen Tarif aufzustellen, weil die Erfahrung lehre, dass mit dem Wechsel der Umstände feste Tarife unanwendbar werden. Noch der Bericht der königlichen Commission hatte denselben empfohlen; und niemals wohl hat man einen solchen Tarif einführen wollen, welcher nicht einer periodischen Revision hätte unterworfen sein sollen; auch war gerade die Erfahrung jetzt lang genug, um zu wissen, welche Dienste die Post von den Bahnen verlangt, welcher Art und von welchem Umfange.

Aber es ist sehr bemerkenswerth: umgekehrt, wie die

doctrinären Anwälte der technischen Reformen bloss auf diese loscuriren und die Schwierigkeiten der vorhandenen Verfassung und Verwaltung verkennen, so schiebt die officielle Aeusserung des Parlaments technische Schwierigkeiten vor, wo die wirklichen Schwierigkeiten nicht technische, sondern politische sind, und es ist schlimm genug, dass selbst eine so bescheidene Maassregel heute bereits als eine politische Schwierigkeit erscheint.

Die Bill von 1873 hat sich dann begnügt, Folgendes zu bestimmen. Jede Eisenbahngesellschaft soll mit jedem Zuge alle Briefsäcke befördern, welche ihr übergeben werden, mit oder ohne Begleitung eines Postbeamten, und auch ohne dass eine vorherige Anzeige gemacht ist. Jede Eisenbahngesellschaft soll alle billige Förderung für Empfang und Ablieferung der Briefsäcke auf jeder ihrer Stationen ohne Verzug durch Eintragung gewähren. Dafür soll sie eine billige Entschädigung erhalten, und jeder Streit darüber soll durch Schiedsgericht oder, wenn es die Eisenbahngesellschaft wünscht, durch das neue Tribunal entschieden werden. —

Manches Aehnliche mit dem, was bei der Postverwaltung in ihrem Verhältnisse zu den Eisenbahngesellschaften sich gezeigt hat, lassen auch die Beziehungen der Militärverwaltung zu den Eisenbahnen erkennen; nur mit dem Unterschiede, dass hier die Beziehungen von einfacherer Natur sind und dass die gesetzlichen Bestimmungen zum Theil entschiedener gewesen sind.

Das Gesetz von 1842 [1]) verfügte, dass die Eisenbahnverwaltungen gestatten sollten, falls es nöthig ist, Soldaten, Polizeibeamte u. s. w. auf den Eisenbahnen zu befördern, dass solche mit ihrem Gepäck, Waffen u. s. w. zu den gewöhnlichen Stunden befördert werden, zu solchen Sätzen, wie sie der Kriegsminister mit den Eisenbahngesellschaften contractlich festsetzen werde. Das Gesetz von 1844 [2]) verbesserte dies Gesetz dadurch, das es bestimmte, künftig solle jeder

[1]) 5 und 6 Vict. Cap. 55, Sect. 20. Vgl. Bd. I, S. 98.
[2]) 7 und 8 Vict. Cap. 85, Sect. 12. Vgl. Bd. I, S. 169—70.

Offizier in erster Classe auf dienstlicher Fahrt für 2 pence p. mile, jeder Soldat oder Polizist in dritter Classe für 1 penny befördert werde. Die letztere Bestimmung für die dritte Classe lag freilich schon in der Vorschrift desselben Gesetzes, dass künftig jede Eisenbahn einen täglichen Zug mit dritter Classe zu 1 penny p. mile befördern sollte, wogegen der Satz von 2 pence für die erste Classe als eine Concession gegen die damals geltenden Sätze erster Classe, im Durchschnitte fast $2^3/_4$ pence [1]), anzusehen war.

Im Laufe der Jahre haben sich nun jene Sätze von 1844 nicht als eine Bevorzugung oder auch nur eine Gleichstellung der Militärverwaltung mit dem reisenden Publicum, sondern als eine Benachtheiligung erwiesen [2]) — gewiss nicht deshalb, weil ein gesetzlicher Tarif an sich solches im Gefolge hat, sondern weil man versäumt hat, zu gehöriger Zeit eine Revision desselben vorzunehmen. Während die allgemeinen Fahrsätze laut der Materialien der königlichen Commission von 1867 um etwa ein Drittel seit dem Jahre 1844 herabgesetzt worden sind, so führt der Vertreter des Kriegsdepartements an [3]), sind die Tarifsätze für die Truppen unverändert geblieben. Nur ganz neuerdings, zum erstenmale im Jahre 1871, hat sich ein- oder zweimal eine Eisenbahnverwaltung dazu verstanden, einen Zug für eine grosse Zahl von Soldaten zu einem niedrigeren Satze herzugeben als dem gesetzlichen Maximum. — Auch an diesem Puncte zeigt sich die schiefe Stellung einer Staatsbehörde, die für ihre Transportzwecke ein absolutes Bedürfniss hat, welches die Bahngesellschaften durch ein unbeugsames Maximum ausbeuten [4]), wogegen dem elastischen Verkehr des Publicums gegenüber ein gewisser Antrieb des eignen Interesses der Bahngesellschaften auf niedrigere Sätze hinwirkt. Ja, sehr bezeichnend dafür, dass in dem Maasse,

1) Bd. I, S. 125.

2) Joint Committee 1872, Evid. A. Haliburton, member of the War Department, qu. 6388—6451.

3) Vgl. Appendix 1872, p. 960—63.

4) Vgl. hierzu die sehr bemerkenswerthen Aussagen Tilley's qu. 6437—49.

als die Freiwilligkeit des Verkehrs sich einstellt, auch die Bahnverwaltungen geschmeidiger werden, ist die Thatsache, dass die „Volunteers" — jene Mischung von Sonntagsvergnügen und Patriotismus — durch entgegenkommende Sätze zu Massenbeförderungen für gemeinsame Manöver veranlasst werden [1]). Trotz vielfacher Verhandlungen ist es dagegen dem Kriegsdepartement nicht möglich gewesen, mit den Eisenbahnverwaltungen ins Reine zu kommen. Die Folge war, dass man in den letzten Jahren der Ersparniss halber versucht hat, die Beförderung auf der Eisenbahn zu umgehen und sich der Küstenfahrt zu bedienen, was freilich umständlicher und langsamer war. Ein Garderegiment zu Schiff von London nach Dublin kostete mit einem gemietheten Schiff £ 500 bis 600 weniger als auf der Eisenbahn, und in einem verfügbaren Truppenschiff der Regierung £ 1600 weniger [2]). Diese Aushülfe hat aber die Eisenbahnverwaltungen ungerührt gelassen.

In der unglücklichen Bill vom Jahre 1847, welche von dem damaligen Vorsitzenden der neuen Eisenbahn-Commission eingebracht wurde, war auch, wie für die Post, so für die Truppen Vorsorge getroffen — wie jene Bill denn [3]) die besten Reformmaassregeln enthielt, welche die Regierung jemals versucht hat, allerdings darum auch die erfolgloseste war —: es sollten die Sätze, welche der Regierung berechnet würden, niemals mehr als zwei Drittel der dem Publicum berechneten betragen. Der Bericht der königlichen Untersuchungs-Commission vom Jahre 1867 beschränkte sich darauf, zu empfehlen [4]), es sollten keine höheren Sätze berechnet werden als dem Publicum. Auch hierauf geschah nichts. Das Verlangen der

[1]) qu. 6395—96.

[2]) qu. 6441: Do not you think that railway companies would think twice before they lost that? — I think not. I think they are afraid of touching the rates established by Act of Parliament, and if they once admit that they can take troops for less, their ground is taken from under them.

[3]) Bd. I, S. 247—251.

[4]) Report p. LXII, Sect 133.

Kriegsverwaltung ist nun, dass jene Empfehlung zur Wirklichkeit werde, dass die Staatsbehörde die gleichen Bedingungen zugestanden erhalte wie alle Privaten. Während man seit dem letzten Jahrzehnt Excursionszüge in Ueberzahl mit mehreren hundert Passagieren zu äusserst niedrigen Sätzen eingerichtet hat, will man sich (abgesehen von den erwähnten ein bis zwei Ausnahmefällen) zu Gleichem der Kriegsverwaltung gegenüber nicht verstehen, wenn diese solchen Zug zur Beförderung von Truppen im Dienste des Staates, statt von Vergnügungsreisenden, wünscht; man steift sich geradezu darauf, keine Concessionen gegen die alten Sätze von 1844 zu machen, damit nicht ein gefährliches Praecedens geschaffen werde und darauf hin eine gesetzliche Reduction etwa vorgenommen werden könnte [1]).

Man steht auf seinem Schein und will sich den gesetzlichen Boden nicht rauben lassen, diesmal in der That in ungewöhnlicher Uebereinstimmung mit dem Buchstaben des Gesetzes, aber auch nur mit dem Buchstaben.

Die Sätze [2]) für Excursionszüge sind weniger als die Hälfte der Sätze für gewöhnliche Fahrten. Der Preis der Beförderung von 800 Personen in dritter Classe nebst 30 Personen in erster Classe stellt sich von London nach Liverpool hin und zurück auf St. 637 £ 10 sh. — (zu 25 sh. für I. Classe und 15 sh. für III. Classe), dagegen bei dem Satze, welchen die Militärverwaltung laut Gesetz von 1844 zahlen muss, auf 1440 St. 10 sh. — Die „Volunteers" zahlten im Jahre 1872 für die Fahrt von London zur Ostermontag-Revue in Brighton und zurück für 800 Mann nebst 30 Offizieren 64 £ 10 sh. — wogegen die Regierung für dieselbe Leistung der Eisenbahn zu zahlen hat 358 £ 6 sh. 8 d. oder 5 bis 6 mal soviel. — Für die Beförderung eines Zuges mit 800 Volunteers zur Herbstrevue von Glasgow nach Salisbury und zurück zahlen dieselben 1000 Pfd. St. — dagegen die Regierung 2786 Pfd. 13 sh. 4 d. [3]). —

[1]) qu. 6441 –47.

[2]) Appendix 1872 p. 961—62.

[3]) Andere Beispiele von Hintansetzung der Militärbehörde gegen

Es wäre angesichts dieser Zahlen nicht zu verwundern, wenn intelligente Geschäftsmänner sich dafür aussprächen, um der Ersparniss willen einer Actiengesellschaft den Krieg in Entreprise zu geben. Obenein würde dadurch die Reibung beseitigt werden, welche durch die gegenwärtig noch übrige principielle Verschiedenheit der sittlichen Kräfte hervorgerufen wird.

Die Eisenbahngesellschaften erkennen die thatsächliche Richtigkeit dessen an[1], worüber die Kriegsverwaltung Beschwerde führt. Sie erkennen das Unrecht an, von dem sie auf Kosten des Staates einen Gewinn ziehen. Aber dafür haben sie selber über ein Unrecht Klage zu führen, aus dem auf ihre Kosten der Staat Gewinn zieht[2]; dieses Unrecht ist die Besteuerung, die auf ihnen ruht[3]. Die Eisenbahngesellschaften wären gar nicht abgeneigt, der Regierung entgegenzukommen, wenn diese ihrerseits ein gleiches Entgegenkommen zeigen wollte; denn sie „halten es für eine unerträgliche Härte, dass die Regierung sie besteuert, während keine andere Art von Passagierbeförderung ebenso besteuert ist. Man hat jene Steuer, die von Alters auf den Diligencen lastete, seiner Zeit auf die Eisenbahnen übertragen; die Steuer auf den Diligencen ist seitdem abgeschafft, und es scheint daher kein Grund vorhanden, dass sie für die Eisenbahnen beibehalten werde“[4].

Wir denken, diese Worte selber sind in ihrer tiefen Natürlichkeit eine bessere Kritik als irgend etwas, das man darüber sagen könnte. „Der Grund für die ursprüngliche

das Publicum in der Beförderung von Kriegsvorräthen theilt der Vorstand des Arsenals von Woolwich vor der königlichen Commission 1866 mit qu. 13560—630, und wünscht „Government should be treated in the same way as private parties.“

[1]) Cawkwell 1872, qu. 6620—31. „We do not deny it is a fair thing for consideration.“

[2]) ... have a wrong to set against the wrong of the Government.

[3]) qu. 6620—22.

[4]) General-Manager of the London and North Western, Cawkwell qu. 6622.

Erhebung der Steuer ist jetzt nicht mehr vorhanden" [1]. Man muss nach dieser Logik annehmen, jener Grund sind die Diligencen gewesen.

Der Bericht [2] des Ausschusses von 1872 erkannte die Berechtigung der Beschwerden der Kriegsverwaltung an. Die Eisenbahngesellschaften sollten den gleichen Gewinn bei der Beförderung von Truppen machen, wie bei dem sonstigen Verkehr, aber keinen grösseren; und dem entsprechend sollte eine Herabsetzung der alten Sätze stattfinden; auf Antrag beider Parteien sollte dann eine Revision vorgenommen werden dürfen, und im Streitfalle das neue Eisenbahntribunal darüber zu entscheiden haben [3].

Die auf Grund des Berichtes von der Regierung im Jahre 1873 eingebrachte Bill schwieg aber über diesen Punct vollständig.

6. Wenn wir die englischen Eisenbahnmänner oder auch königliche Untersuchungscommissionen [4] reden hören, so fügen sie zu dem übrigen Lobe des englischen Eisenbahnsystems auch das hinzu, dass die Klagen über die Unsicherheit der Fahrt für Leben und Gesundheit auf der irrigen Vorstellung des Publicums von der Möglichkeit einer absoluten Sicherheit beruhen [5], während in Wahrheit dieses Beförderungssystem, namentlich in dem dermaligen Zustande, das sicherste sei, welches England jemals besessen habe [6].

Sogar von Seiten des Vertreters der englischen Eisenbahn-Unfall-Versicherungsgesellschaft wird behauptet: „ich

[1] Cawkwell qu. 6625.

[2] Die Befugniss der Regierung im Falle eines Krieges, welche das Gesetz von 1871 gegeben hat, ist im historischen Theile hervorgehoben worden; vgl. Bd. 1, S. 318.

[3] Report 1872, p. XLVI.

[4] Siehe namentlich den Report Royal Commission 1867, p. LXXIX bis LXXX.

[5] Lords' Committee on Prevention of accidents 1873, Evid. Allport qu. 986.

[6] ibid. qu. 1011. Uebereinstimmend Report Royal Commission p. LXXX.

denke, das Reisen auf der Eisenbahn ist viel weniger gefährlich als etwa das Gehen in den Strassen von London" [1]). Indessen schon die Thatsachen, welche sich uns im Verlaufe der englischen Eisenbahngesetzgebung, von Anbeginn bis auf die neueste Zeit, dargestellt haben, von jenem ersten traurigsten Falle, da Huskisson bei der Eröffnung der Liverpool-Manchester Bahn ums Leben kam, derselbe Mann, welcher, politisch angesehen, der Schöpfer jener Bahn genannt werden konnte, von jenem Falle bis herab auf die letzten Tage, während deren der erste Theil dieser Untersuchungen abgeschlossen wurde, — Eisenbahnunfälle, Aufregung des Publicums und Anläufe zur Abhülfe in steter Wiederkehr, haben uns bewiesen, dass jene statistische Wahrheit, wie schief oder wie richtig sie immer sein mag, nicht im mindesten ausreicht, die Gemüther zu befriedigen, und ebensowenig, das Urtheil verstummen zu machen. Solche Vergleiche sind, vorausgesetzt, dass sie überhaupt auf correcten Thatsachen beruhen, an sich richtig; noch öfter sind sie geistreich: aber was beweist am Ende Anderes die Behauptung, dass im Landbau mehr Unfälle vorkommen als im Bergbau, gegen die fürchterliche Intensität eines Grubenunglücks, als dass neben den Unfällen, welche Millionen von Menschen in einem einzigen Augenblicke mit Schauder erfüllen, noch eine viel grössere Masse von Unglück im Stillen vorgeht, und wohl gar, dass Tausende sterben, denen der Tod besser ist als das Leben?

Wir werden hier zu sprechen haben von der Statistik der Eisenbahnunfälle, dann von den Vorbeugungsmitteln, weiter von der Staatspolizei, endlich von dem Schadenersatze.

a. Schon im historischen Theile, durch die Rede des Handelsamts-Präsidenten vom 21. Mai 1873 und die darin enthaltenen Angaben veranlasst [2]), schien es angemessen, die statistischen Daten über die Verunglückungen einer vorläu-

[1]) Commons' Committee on Compensation of accidents 1870, qu. 1823. W. J. Vian, Secretary to Railway Passenger's Insurance Company.

[2]) Bd. I, S. 297.

figen Prüfung zu unterziehen. Hier ist dies eingehender und zugleich mit Berücksichtigung der inzwischen veröffentlichten amtlichen Berichte für das Jahr 1872 und der Specialberichte über die einzelnen Unfälle von 1873 zu thun[1]. Indessen auch hier wird es kaum von dem Erfolge begleitet sein, sichere Daten zu gewinnen, aus denen sichere Folgerungen gezogen werden könnten. Aber immer werden die vorhandenen amtlichen Angaben ein Anhalt für die sich ferner an diese Thatsachen knüpfenden principiellen Erörterungen sein; und dann ist es vielleicht von eben so grossem wissenschaftlichem Interesse, zumal der heutigen Statistik gegenüber, zu zeigen, was man nicht weiss. Wie sehr jene schlimme Art von statistischen Beweisen denen zumal gelogen hat, welche von der Bank der Regierung aus mit ihnen die Anträge auf staatliche Maassregeln gegen die Eisenbahnunfälle zurückweisen wollten, davon haben wir uns zu wiederholten Malen, zuletzt angesichts des Circulars des Handelsamtes vom 22. November 1873, überzeugt[2].

Am Schlusse des Berichtes für 1871 hebt Captain Tyler hervor, wie das neue Gesetz von 1871[3]) über erweiterte Vollmachten des Handelsamtes zur Untersuchung von Eisenbahnunfällen erst seit dem 1. November desselben Jahres in

[1]) 1. Railway accidents, Returns from Board of Trade for 1872. London 1873. — 2. General Report by Captain Tyler to the Board of Trade upon the Accidents which have occurred on Railways during the year 1872. London 1873. Ferner liegen mir (durch die Freundlichkeit des Mr. Lack vom Statist. Department im Board of Trade) die Specialberichte der Eisenbahninspectoren aus dem Jahre 1873 vor: Reports of the Inspecting officers of the Railway Department to the Board of Trade upon certain accidents which have occurred on Railways during the months, January—August 1873, Part first- fifth. London 1873. — Capt. Tyler's General Report on accidents für 1872 erschien erst Ende November 1873, entsprechend wie der vorangegangene für 1871. Daher stehen mir jetzt leider die Zahlen für 1873 noch nicht zur Verfügung, ähnlich wie die Daten über den Verkehr von 1873 erst später zu erwarten sind.

[2]) Bd. I, S. 300, 367.

[3]) Bd. I, S. 294.

Kraft getreten sei und erst sehr langsam eine Wirkung auszuüben vermocht habe[1]; er spricht die Hoffnung aus, die Order des Board of Trade werde mit der Zeit von den Eisenbahngesellschaften strenger befolgt und der darin verlangte Ausweis über jeden Unfall auf der Bahn pünctlich und vollständig erstattet werden. Doch schon im folgenden Jahresberichte[2]) sagt derselbe Mann, dass in vielen Fällen die Verunglückungen von Bediensteten der Eisenbahngesellschaften (auf welche vornehmlich die betreffenden Bestimmungen des Gesetzes von 1871 abgesehen waren) nicht gemeldet worden sind, so dass auch die für 1872 im amtlichen Berichte mitgetheilte Zahl weit hinter der Wirklichkeit zurückbleibe. Es liegt auf der Hand, dass, wenn überhaupt das Board of Trade die ihm ertheilten Befugnisse nicht durchweg geltend machen kann, es eine Versuchung für die gehorsameren Gesellschaften ist, auch ihrerseits mit der ganzen Wahrheit zurückzuhalten, weil bei solcher Ungleichmässigkeit der Befolgung des Gesetzes die hierin gewissenhafteste Gesellschaft leicht als diejenige erscheinen kann, bei welcher die meisten Unfälle stattgefunden haben. Ja, es scheint nicht ohne Zusammenhang mit diesem Ungehorsam, wenn der permanente Secretär des Board of Trade vor dem Ausschusse der Lords über Eisenbahnunfälle im Frühjahr 1873[3]) für einen ähnlichen Zweck der Berichterstattung seitens der Eisenbahnverwaltungen den Wunsch äusserte, nicht eine „Order“ des Board of Trade, sondern ein besonderes Gesetz des Parlaments solle die Berichterstattung vorschreiben[4]), so dass es denn in der That

[1]) General Report on Accidents 1871 p. 28.

[2]) Report on Accidents 1872, p. 1. Damit übereinstimmend das Vorwort von Farrer zu dem eingehenden Return über Railway accidents 1872, dem ersten, welcher (unter dem Gesetze von 1871) für ein ganzes Jahr hergestellt worden ist. Die grosse Verschiedenheit der Anzeigen, sagt Farrer, lässt es zweifelhaft erscheinen, ob dieselben alle mit gleicher Vollständigkeit gemacht sind.

[3]) Bd. I, S. 294.

[4]) Evid. 1873, qu. 1507, 1534: „We find that is done far better under the direct authority of Parliament than under a mere demand from the Board of Trade.“

dunkel ist, wo hier die Grenzen eines ausdrücklichen Gesetzes, selbst für so subalterne Zwecke, aufhören sollen, wenn zu Allem und Jedem die „unmittelbare Autorität des Parlaments“ requirirt wird.

Obgleich nun die Vollständigkeit der Angaben im Jahre 1872 viel zu wünschen übrig liess, ist dieselbe dennoch grösser gewesen, als zuvor[1]). Hieraus aber lässt sich die geringe Zuverlässigkeit der Daten bis zum Jahre 1871 um so mehr folgern. Das Einzige, was selbst 1872 auf Zuverlässigkeit wird Anspruch machen können, sind die Todesfälle von Reisenden durch Verunglückungen des Zuges; von zweifelhaftem Werthe sind die Ziffern über die Todesfälle[2]) in anderem Zusammenhange (Reisende beim Ein- und Aussteigen, Nichtreisende beim Betreten der Bahn u. dgl. m.)[3]), zumal die Angaben über die Todesfälle der Eisenbahnbediensteten; von sehr zweifelhafter oder vielmehr geradezu unzuverlässiger Art sind die Angaben über die Verletzungen (der Reisenden, der Nichtreisenden, der Bediensteten) theils wegen mangelhafter Mittheilungen (so namentlich bei den Bediensteten), theils wegen der unklaren Grenze dessen, was als nennenswerthe Verletzung von den verschiedenen Verwaltungen und in den verschiedenen Jahren betrachtet worden ist. Alles dieses um so mehr, als, abgesehen von der Schwierigkeit der sorgfältigen Berichterstattung, das Interesse der Bahnverwaltung zur Herabminderung jeder dieser Zahlen angetrieben und gegenüber den kümmerlichen Befugnissen der Staatsbe-

[1]) Tyler Report 1872, p. 2.

[2]) Farrer sagt im Vorwort zum Return on Railway accidents für 1872, am 31. Juli 1873 darüber: in the case of such accidents as result in death the Board of Trade have, by the help of Coroners, some means of discovering whether the Act (1871) is complied with or not; but in other cases the Board of Trade have not, in the absence of information from other sources, any means of checking or completing Returns made by the Companies.

[3]) Im Jahre 1870 behauptet auch der Secretär der Passenger's Insurance Company, die Zahl der Verunglückungen sei very much more numerous als die Board of Trade Returns erwarten lassen. Committee on Accidents Compensation 1870 qu. 1821.

hörde, zumal bis Ende 1871 herab, freien Spielraum gehabt hat. Desgleichen scheint mir die Unterscheidung der Unfälle nach der Mitschuld des Verunglückten angesichts der relativ geringen Zahl der Unschuldsfälle fragwürdig zu sein; und der Mangel einer Unterscheidung der Unfälle dem Grade nach ist obenein bedenklich; denn ich kann mich nicht zu jenem beruhigenden Glauben an die Ausgleichung durch die Durchschnitte entschliessen, gewiss nicht gegenüber Zahlen, welche so wenig dem „Gesetz der grossen Zahl" Genüge leisten. — Mit diesem Vorbehalte mögen die Zahlen, wie sie amtlich vorliegen, hier folgen.

Die Gesammtzahl der im Jahre 1872 laut der Ausweise des Board of Trade durch Eisenbahnunfälle Getödteten betrug 1145.
„ „ Verwundeten „ 3038[1]).
Hiervon waren Passagiere 127 getödtete,
1462 verwundete.
Die übrigen waren Bedienstete der Eisenbahngesellschaften oder Fremde, welche die Bahn (auf Bahnhöfen, Bahnkreuzungen u. s. w.) betraten. Eine Scheidung der Bediensteten von diesen allerlei Fremden ergibt, dass
634 getödtet,
1398 verwundet wurden,
das heisst, bei einer Gesammtzahl Eisenbahnbediensteter von 250,000 kommt 1 Todesfall des Jahres 1872 auf 394, 1 Beschädigung auf 180. Angenommen, dieses seien die vollständigen Angaben[2]), wie sie es nach unbestrittener amtlicher

[1]) Die Zahlen sind für das Vereinigte Königreich von Grossbritannien und Irland. Im Jahre 1871 war die gemeldete Zahl: 404 getödtete, 1261 verletzte, also ein Drittel etwa von jeder Kategorie gegen 1872!

[2]) Ein Ausweis, welchen die London and North Western dem Commons' Committee on Compensation for accidents 1870 machte (Evid. Appendix p. 195), enthält für 1868: 61 Tödtungen und 38 Verletzungen von Bediensteten; für 1869: 55 Tödtungen und 6 Verletzungen, bei einer Gesammtzahl von 32 000 Bediensteten dieser Bahn. Die Verletzungen erscheinen hier wieder unvollständig; denn es ist kaum zu glauben, dass auf 116 Tödtungen nur 44 Verletzungen kommen sollten, selbst innerhalb eines herausgegriffenen Zeitraumes von zwei Jahren. Die

und ausseramtlicher Behauptung nicht sind, so würde unter Zugrundelegung des Jahres 1872 bei einer nicht allzulangen Dienstzeit der zehnte oder zwölfte Eisenbahnbedienstete durch einen Unfall sein Leben verlieren, der fünfte oder sechste eine Körperverletzung (und hier sind gewiss nicht die leichteren einbegriffen) erleiden. Wie aber würde die Zahl sich stellen, wenn sie die ganze Wahrheit der Unfälle wiedergäbe? „Ihre Zahl würde,“ sagt Captain Tyler, „wenn die ganze Wahrheit festgestellt werden könnte, sehr beträchtlich vergrössert erscheinen.“

Von den Passagieren wurden ohne Schuld (from causes beyond their own control)

24 getödtet,
1247 beschädigt.

Mit der Gesammtzahl der Passagierreisen (passenger-journeys) verglichen, welche im Jahre 1872 423 Mill. betrug, wurde auf je $3^1/_3$ Mill. Passagierreisen 1 Person getödtet, auf je 289,000 1 Person verletzt, doch ohne eigne Schuld nur 1 von $17^1/_2$ Mill. getödtet und 1 von 339,113 verletzt.

Eine Vergleichung mit älteren Jahren, soweit die Zahlen vorliegen, habe ich schon an der angeführten Stelle des ersten Theiles dieser Untersuchungen [1]), wo ich aus dem Berichte für 1871 die Daten mittheilte, beanstandet. Das neue Jahr macht eine solche Vergleichung ganz unmöglich, weil hier zum erstenmale grössere Vollständigkeit der Berichterstattung erscheint [2]), wie selbst Captain Tyler, der nicht geneigt ist, ins Rosige zu malen und diese Daten abzuschwächen, warnend hervorhebt. Zwar hat, sagt er in seinem Berichte für

Tödtungen würden ergeben 1 auf beschäftigte 552. Bei den Todesfällen ist, nach Farrer's Vorwort zum Return 1872, die Anzeige einigermaassen zu controliren (Coroners).

[1]) Bd. I, S. 297.

[2]) Wie schon oben angegeben, war die gemeldete Zahl von Todesfällen und Verletzungen im Jahre 1872 je etwa das Dreifache der Angabe von 1871; gar für die Bediensteten allein waren im Jahre 1872 1395 verletzte gemeldet gegen 365 einschliesslich anderer Nicht-Passagiere im Jahre 1871.

das Jahr 1872, die Zahl der durch die königlichen Inspectoren untersuchten Unfälle von 171 im Jahre 1871 auf 246 im Jahre 1872 zugenommen; auch ist die Zahl der getödteten Passagiere (bei den untersuchten Unfällen, nicht zusammenfallend mit den seitens der Bahnverwaltungen dem Handelsamte gemeldeten) von 12 auf 21 gestiegen, die Zahl der Beschädigten von 821 auf 1183 Passagiere [1]): doch es ist nicht wünschenswerth, dass man zuviel Gewicht auf diesen Vergleich lege; denn mehr Meldungen sind gemacht im Jahre 1872 als im Jahre 1871 zufolge des Gesetzes von 1871, und entsprechend haben mehr amtliche Untersuchungen darüber stattgefunden. Ja, noch weit wichtiger ist es, was Captain Tyler hinzufügt, wenn er daran erinnert, dass sich aus zwei einzelnen Jahren überhaupt kein Schluss ziehen lasse, da erst auf eine viel längere Dauer hin die zufälligen Ursachen des einzelnen Jahres zu einer auf sichere Gründe zurückführbaren Regelmässigkeit sich zusammenziehen: denn eine gefährliche oder schadhafte Art des Betriebes kann oft lange vorhalten, bis einmal als nothwendige Folge der Unfall eintritt, während derselbe umgekehrt bei grösserer Sorgfalt und bessern Vorkehrungen früher eintreten mag; oder ein verhältnissmässig geringer Schaden kann in einem Falle ein fürchterliches Unglück im Gefolge haben und ein grosser Fehler ein nur geringes erzeugen. —

Von den 246 im Jahre 1872 durch die vier Inspectoren des Board of Trade untersuchten Unfällen [2]) waren folgende Veranlassungen ermittelt worden:

[1]) Daneben nur 34 getödtete und 136 verletzte Eisenbahnbedienstete: ein deutlicher Beweis, dass die blossen Unfälle der Eisenbahnbediensteten gar nicht oder nur ausnahmsweise Gegenstand der amtlichen Untersuchung waren, vgl. Tyler Report 1872 p. 22.

[2]) Angezeigt waren im Jahre 1872 überhaupt 1145 Eisenbahnunfälle (unter Act von 1871), von welchen auch nicht alle Zugverunglückungen, sondern nur die ernsteren von Inspectoren untersucht worden sind. Vgl. Return 1872, p. 11—196. Wenn Allport an der bereits citirten Stelle die Mehrzahl der Unfälle auf Wagenbrüche zurückführt, so kann er nur die rohe Zahl der Eisenbahnunfälle meinen,

21 Entgleisungen wegen unregelmässigen Zustandes des Schienenweges,
17 Beschädigungen von Wagen (Achsenbrüche, Radbrüche u. s. w.),
7 maliges zu schnelles Hineinfahren des Zuges in den Bahnhof,
22 Zusammenstösse von zwei auf einander folgenden Zügen auf freier Bahn,
32 Zusammenstösse an Abzweigungen,
91 Zusammenstösse auf Bahnhöfen,
5 Zusammenstösse von Zügen in entgegengesetzten Richtungen,
34 maliges Einfahren der Züge auf falsche Geleise,
9 Zufälle auf Neigungen des Terräns,
8 verschiedene Ursachen,

246 [1]).

Unter den 8 verschiedenen Ursachen waren Fälle begriffen, wie der, dass ein Betrunkener über die Bahn ging, ein andermal eine Frau, oder dass Jemand aus dem Zuge stieg, während dieser noch in Bewegung war.

Die grossen Gesellschaften — aber keineswegs im Verhältnisse ihrer Grösse zu den andern — haben seit drei Jahren den beklagenswerthen Vorzug, nur unter einander in der Rangordnung wechselnd, an der Spitze der Liste dieser Unfälle zu stehen.

Eisenbahngesellschaft	Miles-Länge 31. Dec. 1872.	Einnahme 1872.	Unfälle untersucht 1872.
North Eastern	1337	$5^1/_2$ Mill. St.	36
London and North Western	1539	$8^1/_8$ „ „	35
Lancashire and Yorkshire	446	$3^1/_5$ „ „	31
	3322		102

gewiss nicht mit Rücksicht auf deren Folgen. Vgl. namentlich gegen Allport Tyler Evid. 1873, qu. 1556—58.

[1]) Grössere Eisenbahnunfälle, namentlich Zusammenstösse, welche schwere Unfälle zur Folge haben, können sich nicht leicht der Aufmerksamkeit der Behörde entziehen, da bei mangelnder Anzeige die Zeitungen, die Times voran, aufmerksam darüber wachen.

Diese drei Gesellschaften hatten von den 246 Unfällen des ganzen Reiches mit 15,814 miles, die Ende 1872 für Passagierverkehr offen waren [1]), auf ihren 3322 miles allein 102 Unfälle. Im Jahre 1871 hatten sie jede 21, die North Eastern 22 Unfälle. Ein directer Schluss aus diesen Zahlen ist natürlich — nach allen oben angeführten Cautelen — nicht möglich; aber ohne solchen directen Schluss sind sie dennoch sehr gravirende. Denn wenn man auf die Ursachen jener Unfälle zurückgeht, so zeigt sich, dass Nachlässigkeit und Versehen der Bediensteten bei 27 Unfällen der North Eastern Anlass waren, bei 27 Unfällen der London and North Western und bei 22 Unfällen der Lancashire and Yorkshire; aber dieser Anlass selber hängt meist zusammen mit dem Mangel gehöriger Vorrichtungen für die Sicherheit des Betriebes; insbesondere hat sich der Mangel des (weiter unten zu besprechenden) vom Board of Trade viel empfohlenen und jetzt endlich aufgenommenen, aber noch lange nicht durchgeführten Blocksignalsystems hierbei verhängnissvoll erwiesen. Andere grosse Bahnen, so namentlich die Midland (1024 miles) mit 8 Unfällen, die Great Eastern (833 miles) mit 6 Unfällen, die London and South Western (648 miles) mit 3 Unfällen, bilden einen starken Contrast zu jenen dreien. Freilich müssen relative Masse des Verkehrs, Geschwindigkeit der Fahrt, Verschiedenheit der Geschwindigkeit der einzelnen Züge auf derselben Bahn, und dgl. anderes zu dem Vergleiche mit in Betracht gezogen werden: aber sie rechtfertigen einen so grossen Abstand nicht unter der Voraussetzung ordentlicher Vorkehrungen je für den besonderen Verkehr der Bahn, und vollends treffen alle jene Elemente in gleicher Weise zusammen bei Bahnen, die sehr verschiedene Unfallsziffern aufweisen (so die Midland gegen die London and North Western und die Lancashire and Yorkshire).

Neben diesen Ergebnissen der 246 Untersuchungen, welche die königlichen Eisenbahninspectoren vorgenommen haben,

[1]) General Report by Captain Tyler on Share and Loan capital etc. for 1872, London 1874, p. 3.

wurden gemeldet dem Board of Trade folgende Anlässe von Unfällen im selben Jahre 1872 [1]).

48 Passagiere wurden getödtet und 53 verletzt dadurch, dass sie in den Zwischenraum zwischen Wagen und Platform [2]) hinabfielen; 10 Passagiere wurden getödtet und 117 verletzt, während sie in den Zug stiegen oder ihn verliessen. Von Bediensteten der Eisenbahngesellschaften wurden 18 getödtet und 33 verletzt dadurch, dass sie zwischen Wagen und Platform hinabfielen, während 54 getödtet und 106 verletzt wurden beim Hinaufsteigen und Hinabsteigen von den Zügen. Diese Gesammtzahl von 66 getödteten Passagieren und Bediensteten, sowie 86 verletzten Passagieren und Bediensteten, weist auf die Nothwendigkeit hin, dass Wagen und Platformen allenthalben uniform zusammenpassend hergestellt und der Zwischenraum durch Fussbretter ausgefüllt werde. Es erscheint fast abgeschmackt, sagt Tyler [3]), auf so etwas ausdrücklich hinzuweisen, und dennoch muss es angesichts der zahlreichen Unglücksfälle, die noch im Jahre 1872 die Folge dieses Mangels waren, leider geschehen. Aber jene 48 getödteten Passagiere allein, die aus diesem Grunde ums Leben kamen, sind zugleich ein Beweis dafür, wie wenig mit jener rectificirten Zahl unschuldiger Todesfälle von Passagieren, — 24 im Jahre 1872, 12 im Jahre 1871, — überhaupt für irgend einen ernsten Zweck anzufangen ist. Wo hört da die eigne Schuld (own control) auf, wenn es möglich ist, dass 48 Passagiere, und 18 Bedienstete der Eisenbahnen obenein, in einem Jahre auf solche Weise tödtlich zu Schaden kommen? Man würde füglich zuvor eine Turnkunst für gefährliches Aus- und Einsteigen lehren müssen, ehe man einen solchen Unfall der eignen Schuld des Verunglückten zurechnet. — Ausser den obigen Gründen war das Ueberschreiten der Schienen auf Bahnhöfen

[1]) Siehe die speciellen Tabellen im Appendix des General Report Tyler's, besonders aber im Return 1872.

[2]) Ich glaube, das englische „Platform“ entspricht dem „Perron“; aber ich fühle mich nicht veranlasst, das uns weit mehr mundgerechte englische Wort zu ändern.

[3]) Report 1872 p. 24.

der Anlass des Todes von 30 Passagieren und der Beschädigung von 20; aus dem Zuge fielen 6 Passagiere mit tödtlichem Ausgange und 20 mit der Folge einer Beschädigung.

Für die zahlreichen Unfälle von Eisenbahnbediensteten [1]) waren, ausser obigen Angaben, folgende Ursachen mitgetheilt. Die meisten verunglückten beim Rangiren der Wagen (shunting); nämlich 130 wurden dabei getödtet und 430 verletzt; bei der Arbeit am Bahnkörper wurden 100 getödtet und 52 verletzt; auf dem Wege zu der Arbeit oder von der Arbeit die Bahn entlang wurden 60 getödtet und 28 verletzt; dann wurden beim Ueberschreiten der Bahn oder Stehen an derselben 118 getödtet und 95 verletzt; ferner wurden 98 getödtet und 190 verletzt beim Hinauf- oder Herabsteigen von der Maschine oder den Wagen; endlich wurden 27 getödtet und 27 verletzt, während sie zwischen den Wagen hindurch gingen.

Wir wissen, dass obige Angaben unvollständig sind; aber sie geben einen Begriff von den Gefahren, welchen vornehmlich die Eisenbahn-Bediensteten ausgesetzt sind. Freilich wäre es von grossem Werthe — abgesehen von der Vollständigkeit — speciellere Angaben über die Beschäftigung der einzelnen Classen von Bediensteten zu haben, mit Angabe der Gesammtzahl der in jeder Classe überhaupt Beschäftigten, so dass ein Schluss auf die Gefährlichkeit der einzelnen Classen möglich wäre. Wie viele Leute waren z. B. auf jeder Bahn und im Ganzen beim Rangiren der Wagen beschäftigt, und in welchem Verhältniss zur Gesammtzahl standen die dabei in jedem Jahre Verunglückten? Wie viele waren bei der Ausbesserung des Bahnkörpers beschäftigt, und wie gross war hier die Gefahr? — Es ist nicht unwahrscheinlich, dass

[1]) Die Tabelle I des Return on Accidents 1872 nennt als ohne Schuld getödtet 64 Bedienstete und als ohne Schuld verletzt 376, dagegen durch eigenes Verschulden getödtet 568 Bedienstete und verletzt 1019. Von allem Fragwürdigen in den Angaben ist diese Scheidung wohl die fragwürdigste. Selbst bei einer vollkommenen Aufrichtigkeit der Meldung, wo ist objectiv die Grenze für Schuld oder Unschuld in diesen Fällen?

der Gemeinsinn der Arbeiter an dieser Stelle das ersetzt, was der Gemeinsinn und der Gehorsam gegen die Gesetze bei den Eisenbahnverwaltungen zu wünschen übrig lassen. Seit einigen Jahren ist ein Verein der Eisenbahnbediensteten (railway servants) entstanden, welcher, ähnlich den Trades' Unions, einen Schutz der gemeinsamen Interessen (Sicherheit, Arbeitsdauer, Lohn u. dgl.) zum Gegenstande hat. Es wird vielleicht sich mir später Gelegenheit bieten, als Ergänzung zu den vorliegenden Untersuchungen, auf Grund des thatsächlichen Stoffes nähere Mittheilungen darüber zu machen; hier drängt sich die Masse des Materials so von allen Seiten und nach allen Seiten herzu, dass nicht ohne eine gewisse Selbstherrschung der einheitliche Faden festgehalten werden kann. Nur dies sei erwähnt, dass die eigne Regung der Railway Servants auf Abkürzung ihrer Arbeitszeit vor dem letzten Ausschusse des Hauses der Lords seitens des Directors der South Eastern ausdrückliche Anerkennung findet [1]).

Von Unfällen fremder Personen wurden 70 Tödtungen durch Ueberschreiten der Bahn bei Niveaukreuzungen verursacht und 224 Tödtungen durch unbefugtes Ueberschreiten der Bahn, was nach der alten französischen Rechtssprache als „trespass" (unbefugtes Betreten von fremdem Eigenthum) bezeichnet wird. Jene 294 sowie 33 Selbstmörder wurden auf der Bahn durch den Zug getödtet.

Irgend welche allgemeinere Folgerung über Entwicklung und Causalzusammenhang der englischen Eisenbahnunfälle muss ich mir nach dem Obigen versagen. Das Einzige, was vielleicht anginge, nämlich das Verhältniss von Tödtungen der Passagiere (durch Zusammenstösse von Zügen und Unfälle ähnlicher Art) zur Zahl der Reisenden im Laufe der Jahre festzustellen, ist nicht allein wegen des Zweifels über ein festes Princip in der Aufnahme der Todesfälle von Jahr zu Jahr während der letzten Jahrzehnte in Frage gestellt,

[1]) Lords' Committee 1873, Eborall qu. 1134: the engine drivers themselves rather assist the Companies in doing that (keeping the working hours in proper limits) for they will not work a large number of hours.

sondern auch wegen des Mangels einer irgend zureichenden Beweiskraft der blossen Todesfälle ohne alle nicht direct tödtlichen Unfälle kaum der Mittheilung werth [1]). Und es scheint gerathener, solche Vergleichungen, selbst mit allen Cautelen, nicht anzustellen; denn nicht bloss dem souveränen Feuilleton, sondern auch „realistischen" Volkswirthen gegenüber ist man nicht sicher, dass solche Vergleichungen nicht — ohne Hinzufügung der Cautelen — als „schlagende Beweise" im jugendlichen Eifer verwendet werden, wie das einer andern Untersuchung von mir leider widerfahren ist.

Da aber im Eingange der oben mitgetheilten statistisch ermittelten Thatsachen eines Vergleiches mit den Unfällen in den Strassen von London Erwähnung geschehen ist, so mag hier zum Schlusse eine Mittheilung über dieselben aus dem Munde des Home Secretary im Unterhause von 1873

[1]) Die Todesfälle allein beweisen nichts für die Intensität der Unfälle; während in England allein im Laufe des Jahres 1872 (Returns table III) durch Zusammenstösse u. dgl. 9 Passagiere getödtet und 1074 Passagiere verletzt wurden, war für Schottland allein in der gleichen Frist und aus gleichen Ursachen die Zahl der getödteten Passagiere 10 und der verletzten 150. Also in England das Verhältniss von Tödtungen zu Verletzungen wie 1 : 119, in Schottland wie 1 : 15. Dass eine minder aufmerksame Controle über die Verletzungen in Schottland daran Schuld sei, ist jedenfalls nicht anzunehmen; vielmehr ist umgekehrt, worüber die Eisenbahnmänner sich beklagen (Lords' Committee 1873, qu. 1481--86), die Untersuchung durch den procurator fiscal in Schottland weit schärfer als in England mit seinen ehrwürdigen, aber altersschwachen Organen des Selfgovernment. Auch abgesehen von jenen Thatsachen, ist die blosse Zahl der Todesfälle durch Zusammenstösse eine gleissnerisch kleine, welche in Wahrheit vor den sonstigen Tödtungen durch Eisenbahnunfälle, wie die oben mitgetheilten Daten zeigen, geradezu verschwindet. Dieses musste namentlich gegenüber den Beweisführungen der Minister im Parlamente, welche wir kennen gelernt haben, hervorgehoben werden; vgl. besonders Bd. I, S. 297. Leider aber macht sich einer solchen Beweisführung der Bericht der königlichen Commission vom Jahre 1867 ebenfalls schuldig, wenn er p. LXXX sagt: der grosse Fortschritt der Sicherheit ist dadurch bewiesen, dass im Jahre 1865 von 252 Mill. nur 25 Reisende unschuldig den Tod fanden; daher halten wir eine Aenderung des Gesetzes nicht für erforderlich.

eine Stelle finden. Wir haben in diesem Falle mit Zahlen zu thun, welche angesichts der musterhaften Londoner Polizei wohl auf strenge Richtigkeit Anspruch machen dürfen. Durch Ueberfahren wurden in dem Bereiche der Metropolitan Police getödtet

1869:	128	Personen.
1870:	124	„
1871:	120	„
1872:	118	„.

Zu gleicher Zeit haben jedoch die nicht tödtlichen Verletzungen zugenommen, von 1706 im Jahre 1869 auf 2677 im Jahre 1872. Freilich hat die Zunahme der Bevölkerung im Bezirke der Metropolis jährlich 70,000 betragen, und die Zahl der Cabs (Droschken) ist 1869 bis 1872 von 5687 auf 8160 gestiegen. Nicht aber die stets schnellfahrenden leichten Personenfahrzeuge, sondern die schweren Lastwagen haben verhältnissmässig die meisten tödtlichen Unfälle angerichtet, nämlich von überhaupt 118 im J. 1872: 49; daneben 14 durch Omnibusse, 10 durch Cabs, 6 durch Carossen, 2 durch Reitpferde, 37 durch verschiedne leichtere Fahrzeuge. Die grösste Zahl der Unfälle hat nicht in dem Gedränge der grossen Hauptstrassen, wo die Polizei über die Ordnung in ausgezeichneter Weise wacht[1]), stattgefunden, sondern in stillen Nebenstrassen, wo arme Kinder die Strasse als Spielplatz benutzen. — Dass ein Vergleich dieser Ziffern mit den Eisenbahnunfällen nicht möglich ist (auch abgesehen davon, dass für eine Relation der Strassen-Gefahr-Chance der Anhalt fehlt), leuchtet wohl deutlich ein.

b. Wenn der Stoff für eine Kritik der Unfallsthatsachen dürftig erschien, so ist dafür um so reichhaltiger der Stoff zur Beurtheilung der Sicherheitsmaassregeln.

[1]) Namentlich ist es ein zum Nachdenken auffordernder Contrast, wenn man in London das ungeheuerste Wagengedränge vor Royal Exchange oder in Hyde Park durch den Wink von ein paar Policemen geleitet sieht, und dagegen an die mit berittenen Gensd'armen besetzten Strassenecken heimischer Hauptstädte denkt, deren Strassenverkehr selbst durch die bewundernswerthen Erfolge der neuesten Zeit denjenigen von London doch noch nicht erreicht hat.

Was waren die Ursachen jener untersuchten 238 Unfälle von Zügen? Sie zerfallen in zwei Kategorien, deren erstere die Versehen von Bediensteten umfasst, die andere die Unzulänglichkeit der mechanischen Sicherheitsvorrichtungen begreift; und leider gehörte die Mehrzahl jener Fälle unter die erstere Kategorie, nämlich 180[1]); in die andere fielen 113 Fälle, so dass ein Theil aller Unfälle durch persönliche und mechanische Mängel veranlasst war.

Offenbar stehen nun die Anforderungen an die Vorsicht in beiderlei Richtung in engem Zusammenhange mit Art und Umfang des Verkehrs auf der Bahn: Zahl der beförderten Züge, Masse des Güterverkehrs, Schnelligkeit der Fahrt. Auf diese Relativität wird von englischen Eisenbahndirectoren beständig hingewiesen und — abgesehen von den zu weit gehenden Folgerungen daraus — mit Recht. Ob die Promptheit und Grossartigkeit des englischen Eisenbahnverkehrs auf die Ansprüche der englischen Volkswirthschaft und ihrer Gewöhnungen, ob sie auf die Concurrenz verschiedener Bahnen neben einander, ob sie auf noch andere Gründe zurückzuführen ist, darauf kommt es hier nicht an; denn diese Art des Eisenbahnverkehrs ist gegenwärtig ein Stück des Standard of life der englischen Volkswirthschaft geworden und ein Zurückgehen von demselben ist nicht wohl denkbar.

Mit der Schnelligkeit der Personenzüge ist es gegenwärtig dahin gekommen, dass unter anderen der Ingenieur der Bristol and Exeter Railway vor dem letzten Ausschusse der Lords auf eine Frage danach erwiederte[2]): „Mit Bedauern muss ich es sagen, 60 miles (13 deutsche Meilen) in der Stunde sind auf unserer Bahn etwas gewöhnliches; unsere Geschwindigkeit ist sehr hoch; ich sage, ich muss das bedauern als Ingenieur der Bahn.“ Die Aussagen der Vertreter der andern Bahnen, zumal der den grossen Verkehr verbindenden, sind ähnliche, wenn sie auch nicht gerade ein Bedauern hinzufügen[3]). Auf

[1]) Tyler's General Report p. 23.

[2]) Committee on Accidents 1873, Evid. Fox qu. 897.

[3]) Wenn wir diese Angaben mit den Fahrplänen vergleichen, welche

der Great Western ist die Geschwindigkeit 52—56 miles in der Stunde [1]; auf der South Eastern bis 60 miles [2]; auf der South Western 50 miles [3]. In Amerika ist nach Allport's Angabe auf den Hauptlinien, wie von Pittsburgh nach Philadelphia und von Philadelphia nach New-York, die Geschwindigkeit auch 60 miles in der Stunde; aber meistens ist die Geschwindigkeit der Fahrten auf der grossen Mehrzahl der Bahnen nur 30 miles [4]. Und wenn auch die von demselben Zeugen bejahend beantwortete Frage eines Ausschussmitgliedes, ob in Deutschland nicht der Schutz gegen Unfälle in der grossen Langsamkeit der Züge gesucht werde, eine etwas übertriebene Darstellung ist, sowohl was den Schutz als was die Langsamkeit angeht [5]: so scheint doch so viel gewiss, dass in der Schnelligkeit der Fahrt die englischen Bahnverwaltungen bis hart an die Grenze des zur Zeit technisch Erlaubten gegangen sind [6].

Ein Umstand, welcher dieser Schnelligkeit aus verwandten Gründen entgegenkommt, ist die grosse Zahl der Züge und als Folge der grossen Zahl die relative Leichtigkeit jedes einzelnen Zuges. Lange Züge, wohl gar mit zwei Locomotiven bespannte, sind den englischen Ingenieuren verhasst und werden als besonders gefährlich erklärt, wie denn namentlich die „Excursion trains“ als ein schlechtes Compromiss zwischen niedrigen Sätzen einerseits, Lebensgefahr andererseits, betrachtet werden, weil ihr niedriger Preis nur dadurch möglich gemacht wird, dass über die Maassen lange Züge, nicht selten aus den schlechtesten Wagen zusammengesetzt, ganz wider

wir früher kennen gelernt haben, so ergibt sich die Uebereinstimmung, nach Abzug des Aufenthalts auf Stationen.

[1]) J. Grierson Lords' Committee 1873 qu. 1406.

[2]) Eborall ibid. qu. 1092.

[3]) Williams ibid. qu. 1369.

[4]) ibid. qu. 1040—43.

[5]) ibid. qu. 1049.

[6]) Vor 20 Jahren war die übliche Schnelligkeit der Expresszüge in England nach den amtlichen Angaben des Captain A. Simmons vor dem Ausschusse von 1853 (qu. 2579) 33—34 miles in der Stunde.

die Uebung der ordentlichen Züge, für diesen besondern Zweck abgelassen werden [1]. Colonel Yolland, der älteste der königlichen Eisenbahninspectoren, möchte diese „unwieldy trains" geradezu verbieten.

Gewiss verlangt diese Intensität des Verkehrs eine entsprechende Intensität der Sicherheitsmaassregeln und ihrer Handhabung. Und obschon uns die englischen Eisenbahnanwälte zur Beruhigung versichern, es sei nicht der Wunsch ihrer Verwaltungsräthe, die Leute zu tödten [2], ja wenn sie behaupten, ihr bestes Interesse, die Dividende sowohl als ihr Gewissen, veranlasse sie zu der höchsten Sorgfalt, so werden wir doch durch die in jedem Jahr sich erneuernde Aufregung über diesen — ich möchte sagen — geräuschvollsten Punct der Eisenbahnpolitik in der englischen Oeffentlichkeit, zu einer näheren Untersuchung dessen veranlasst, was geschieht, was geschehen kann und was geschehen soll, um die höchstmögliche Sicherheit vor Unfällen zu erreichen.

Wir haben schon gesehen, dass die grosse Mehrzahl der Zugverunglückungen die Folge eines Versehens seitens eines Eisenbahnbediensteten war. Und hierauf legen die Eisenbahnmänner mit Vorliebe Nachdruck, wenn sie sich wegen der Nichteinführung verbesserter mechanischer Einrichtungen verantworten; sie sagen: bei keinem Signalsysteme werden wir unfehlbare Leute bekommen, daher wird es immer Versehen und daher immer Unfälle geben; der beste Mann betrinkt sich einmal oder schläft einmal ein oder ist zerstreut. Ja, sie behaupten gar, eine mechanische Verbesserung der Sicherheitsvorrichtungen werde die Leute, die Zugführer voran, lässiger machen, da sie sich auf den besseren Mechanismus soviel mehr verlassen und weniger Acht geben werden. Nun haben sie freilich Recht darin, dass die Bediensteten der Bahnen niemals unfehlbar sein werden, dass, wie sie gern hervorheben, es bei

[1]) Committee on Accidents 1870, Yolland qu. 1690—95, 1720—21. Ebenso schon gegen die Excursion trains 1853 vor dem Committee der damalige Ingenieur des Board of Trade, Captain Simmons, qu. 2522.

[2]) Blenkinsop Evid. Committee 1870, qu. 205—08, Directors ... do not wish to kill people.

Leuten, die zwanzig Jahre nie ein Versehen begangen haben, eines Tages doch einmal ein Versehen gibt: aber damit ist denn doch nicht bewiesen, dass der heutige Zustand schon ein solcher ist, in welchem alle Leute bloss alle zwanzig Jahre einmal ein Versehen begehen, und zweitens nicht bewiesen, dass neben der offenbar stets weiter zu vervollkommnenden Tüchtigkeit der Leute nicht auch die mechanischen Vorkehrungen nach ihrem Theile verbessert werden können und womöglich in einer Weise, dass sie die Leute zu grösserer Pünctlichkeit veranlassen, — noch, was zwischen beidem liegt, dass nicht Einrichtungen, die eine grössere Zahl von Vorrichtungen und Bedienung bedürfen, zu einer grösseren Sicherheit führen können. Es mag ja richtig sein, dass die Zahl der Unfälle relativ nicht so gross ist, als es unter dem acuten Eindrucke eines grossen Unglücks erscheint: aber da nun einmal die allgemeine Ueberzeugung wider einen Todesfall unter solchen Umständen sich unerbittlich erhebt, da namentlich in England alles, was sonst dem Railway-interest niemals zu nahe tritt, nach einem neuen Eisenbahnunfalle sich entrüstet und als Aufruf zur gesinnungsvollen Entrüstung mehrere Leitartikel der Times jedesmal mit Blitzesschnelle vorangehen, so drängt sich den Eisenbahngesellschaften gebieterisch die Pflicht auf, trotz der eigenen beruhigenden Versicherungen Reformen vorzunehmen.

Was die wirkliche Beschaffenheit der Eisenbahnbediensteten in England betrifft, so liegen die Zeugnisse dafür vor, dass sie einerseits besser geworden sind, als sie waren, andererseits dass sie besser werden können, als sie jetzt sind. Vor dem Ausschusse des Unterhauses vom Jahre 1853 war eine Klage des Maschinen-Ingenieurs der Great Western zu hören[1]), welche wir am besten in der ursprünglichen Form sich äussern lassen:

Frage: Meinen Sie, dass eine Veränderung in der Wartung der Locomotiven die öffentliche Sicherheit vergrössern würde?

[1]) A. Sturrock, Locomotive Engineer Evid. Sel. Committee Commons, 1853 qu. 3168—72.

— Ich denke, es wäre von grosser Wichtigkeit, dass die Zugführer allmählig besser gebildet würden, und eine bessere Classe von Leuten überhaupt. Wenn das möglich wäre, so würde es die Sicherheit der Züge vergrössern.

Schreiben Sie die vorgekommenen Unfälle zu beträchtlichem Maasse der Nachlässigkeit der Zugführer zu? — Ich zweifle nicht, dass viele Unfälle darin ihren Grund haben, vornehmlich in dem Umstande, dass der Zugführer nicht gehörig seine Verantwortlichkeit fühlt und auf die Signale beständig Acht gibt.

Was für eine Bildung hat gegenwärtig ein Zugführer? — Er ist zuerst Maschinenreiniger; ist er dabei tüchtig, so wird er zum Heizer befördert, und wenn er drei, vier, fünf Jahre Heizer gewesen ist, so wird er, je nachdem sich die Fähigkeit zeigt, zum Zugführer gemacht. Das ist die regelmässige Routine-Bildung von wohl zwei Dritteln aller Zugführer im Königreich.

Findet irgend eine Prüfung seiner geistigen Fähigkeiten oder Kenntnisse statt? — Er muss lesen und schreiben können. Es ist sehr schwer, gute Zugführer zu bekommen: viele Leute, ich selber unter ihnen, haben versucht, gelernte Mechaniker (mechanics) zu Zugführern zu machen; aber wir haben stets gefunden, dass sie wurden, was wir „Sonntags-Zugführer" (fair weather drivers) nennen, dass sie vorzogen, bei schlechter Witterung fünf shilling den Tag in der Werkstatt zu verdienen statt sieben auf der Locomotive, und daher machten sie uns so viel zu schaffen, dass wir froh waren, als wir wieder auf die alte Art von Leuten zurückkamen.

Hat eine beträchtliche Verbesserung in der Qualität der Zugführer Platz gegriffen? Sie sind jetzt in unserem Lande weit erfahrener als vor dreizehn Jahren, und ich glaube, sie fahren jetzt mit eben so viel Sicherheit geschwind wie früher langsam. —

Vor demselben Ausschusse des Jahres 1853 erklärte der damalige Departementschef und Ingenieur des Board of Trade,

Captain A. Simmons [1]), auf die Frage, ob es seine Ansicht sei, dass die Hauptursache der von ihm untersuchten Unfälle in dem mangelhaften Zustand der Disciplin auf den Eisenbahnen liege, in der That nach seinen Erfahrungen und nach den amtlichen Berichten der Inspectoren seien die Unfälle entweder durch fehlerhafte Sicherheitsvorschriften oder durch Ungehorsam gegen die Vorschriften verursacht. Von den ernsteren Unfällen des Jahres 1851, 41 überhaupt, welche untersucht wurden, waren nur 4 die Folge schadhafter Schienen, Maschinen oder Wagen, alle andern hingen mit jenem vornehmlichen Grunde zusammen. Er wies auf Grund einer kürzlich vorgenommenen Besichtigung der französischen Hauptbahnen, insbesondere des Chemin du Nord, nach, dass die dortigen mechanischen Einrichtungen schlechter waren als die auf den englischen Hauptbahnen und dass dennoch durch bessere Disciplin in dem Sicherheitsdienst eine höhere wirkliche Sicherheit erzielt wurde als in England, bei gleich grossem Verkehr und bei gleicher Schnelligkeit.

Wir entsinnen uns der Klagen, welche zu wiederholten Malen, und namentlich in der neuesten Zeit noch, vor das Parlament kamen von Seiten der Eisenbahnbediensteten oder von wohlwollenden Parlamentsmitgliedern in ihrem Namen wegen der erschöpfenden Dauer der täglichen Arbeitszeit. Wir entsinnen uns auch der unwürdigen Antworten, welche darauf gegeben wurden, wie sich unter andern Mr. Milner Gibson nicht schämte, zu erwiedern: ja, wenn die nachgewiesenen Uebelstände wenigstens allgemeine wären [2])! Dreizehn Stadtbehörden der Nachbarschaft hatten im Jahre 1862 Petitionen an das Unterhaus gerichtet, siebenhundert Zugführer von sieben verschiedenen Eisenbahngesellschaften — darunter die Great Western, die Lancashire and Yorkshire — aus denen hervorging, dass die durchschnittliche Arbeitszeit 14—16½ Stunden in jeden 24 Stunden war, ja dass die Leute bisweilen 26—28 Stunden ununterbrochen an der Maschine ständen; in

[1]) Evid. qu. 2571—87.
[2]) Bd. I, S. 287, 293.

einem Falle hatte ein Zugführer sogar 56 Stunden mit geringen Unterbrechungen die Locomotiven gelenkt. Schon im Jahre 1861 hatten die Zugführer in einer Petition erklärt, sie wollten gern eine entsprechende Herabsetzung des Lohnes für Abkürzung der Arbeitszeit hinnehmen; dennoch behauptete im Jahre 1862 vor dem Parlament Mr. Milner Gibson, es sei ihr eigner Wille, so lange zu arbeiten, um desto mehr Lohn zu erhalten. Noch im Jahre 1871 kehrte eine ähnliche Beschwerde wieder: vierhundert bis fünfhundert Bedienstete der Midland beschwerten sich, dass sie täglich 12—15 Stunden, selbst Sonntags regelmässig bis 14 Stunden arbeiten müssten, die Zugführer gar 15—17 Stunden, in einigen Monaten $19^1/_2$ Stunden jeden Tag, und in einem Falle habe ein Zugführer für die Dauer von $29^1/_2$ Stunden die Maschine nicht verlassen [1]). Wir wissen, dass trotzdem, und trotz der beachtenswerthen Vorgänge der englischen Gesetzgebung unter verwandten Umständen, das in dem Munde eines Staatsmannes erbärmlichste Schlagwort des „non-interference" bis zur Stunde jede Abhilfe ferngehalten hat. Wenn nun die Leute, zum Schutze ihres Lebens und ihrer Gesundheit, sich verbinden, um die „Freiwilligkeit", mit der sie nach dem Einwande ihrer Gegner solche Arbeit übernehmen, einigermaassen zur Wahrheit zu machen — so heisst man sie „Agitatoren", welche die Menschen zum „Socialismus" verführen.

Aber sogar das Zeugniss der Eisenbahndirectoren bestätigt jene Klagen. Vor der königlichen Commission sagte der Director der Great Western im Jahre 1866 Folgendes aus [2]). Auf die Frage, ob nach seiner Ansicht die Bahnwächter überarbeitet werden, erwiedert er: „ich glaube nicht, dass dieses die Regel ist"; er wisse nicht, wie es auf anderen Bahnen

[1]) Eine Untersuchung nach dem Unfalle bei Blackheath im Jahre 1866 ergab gar, dass Leute 37 Stunden hintereinander arbeiteten, um abwechselnd ein paar Tage frei zu haben, mit Connivenz der Vorgesetzten. Tyler vor Lords' Committee 1873 qu. 278—279 antwortet: „ich hoffe, dass jetzt so etwas nicht mehr vorkommt." Aber wo ist die Controle?

[2]) Evid. Grierson qu. 13551—54.

bestellt sei; aber auf seiner eigenen Linie und auf den damit im Zusammenhang stehenden sei dieser Gegenstand oft in Erwägung gezogen, ja sogar untersucht worden und — „ich glaube, dass die Leute nicht überarbeitet werden"; auch sei keine Aenderung in Folge der „Untersuchung" vorgenommen worden, obwohl neuerdings dieselben um Abkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung des Lohnes agitirt hätten. Die beim Signaldienst angestellten „pointsmen" erhielten 21 bis 23 shilling die Woche nach wie vor, nebst zwei Anzügen und 5 Pfd. Prämie für gutes Verhalten jedes Jahr. — An anderer Stelle werden wir Gelegenheit haben, die „enorme" Erhöhung der Arbeitslöhne[1]) als nicht erst zu beweisendes Axiom von denselben Männern angeführt zu finden ... Jener Zeuge spricht sich näher über die Qualification der Leute aus, welche den Signaldienst besorgen: er habe auf die Anregung, besser gebildete dabei zu verwenden, einem Regierungs-Inspector erwiedert, er möchte, wenn dies geschehen wäre, sich ferner nicht mehr in einen Eisenbahnzug setzen. „Die Gesellschaft braucht einen Signalmann, welcher bloss an seine Pflicht denkt und an nichts weiter; wenn man Leute von einer bessern Classe nimmt, so werden sie Bücher lesen, und die Folge wird bestimmt ein Unfall sein. Einige der besten sind solche, die kaum mehr können als dürftig lesen und schreiben und die an nichts als an ihre Arbeit denken." Dieses Urtheil stimmt mit demjenigen überein, was man in den Kreisen des werben-

[1]) Im März 1873 giebt Cockshott, Superintendent of the Great Northern, übereinstimmend den Lohn der Signalmen auf durchschnittlich 23 sh. 4 d. für die Woche an, nebst £ 2. 10 sh. bis £ 5 für gutes Verhalten jährlich und Kleidung (Lords' Committee qu. 468). In dem Antwortschreiben der Midland auf das Circular des Board of Trade vom 18. Dec. 1873 ist angegeben, dass am 30. Juni 1867 zusammen 15882 Bedienstete von ihr £ 871 728 empfingen, dagegen 30. Juni 1873 zusammen 30006 Bedienstete £ 1 852 136. Diese rohe Summe würde p. Kopf für 1867 £ 55 jährlich, für 1873 £ 61. 13 s. ergeben (Return p. 24). Da hierin alle Bediensteten, einschliesslich der Directoren u. s. w., begriffen waren, so ist dies nur ein ungefährer, aber doch leidlicher Anhalt. In derselben Zeit aber war die Dividende der Midland (s. Anhang) von $5\frac{1}{2}$ % stetig auf $7\frac{1}{4}$ % gestiegen.

den Capitals zu hören gewohnt ist, und sofern es sich um die Instincte des Gelderwerbs handelt, zumal in ihrer höchsten Entwicklung, in der Börsenspeculation[1]), scheint dasselbe durch die Erfahrung bestätigt zu werden; wo aber die geistige und sittliche Qualification der Arbeit in Frage kommt, wo es sich um Zuverlässigkeit, Pflichtgefühl, Aufmerksamkeit handelt, da muss jener höchsten Consequenz der Arbeitstheilung doch ein ernster Zweifel entgegengesetzt werden, und die Meinung, jede Bildung, die über das kümmerlichste Maass von Lesen und Schreiben hinausgeht, sei eine Zerstreuung, ein Hinderniss in der gehörigen Erfüllung der Berufspflicht, ist nichts als ein bedauernswerthes Vorurtheil oder, wie im vorliegenden Falle, eine durch den Eigennutz beförderte Selbsttäuschung. War es doch die Klage jenes königlichen Ingenieurs vom Jahre 1853, dass die Zugführer damals nicht besser als durch die roheste Routine vorgebildet seien, und ohne nach concreten Zeugnissen zu greifen — denn bedarf es deren zu diesem Zwecke? — hiesse es ja den Nutzen der Bildung nachweisen wollen, wenn man sich erst bemühen wollte, die Behauptung zu begründen, dass der bestgebildete Arbeiter an einem Posten, dem das Leben von Hunderten in jedem Augenblicke anvertraut ist, noch immer nicht zu gebildet ist. Wenn Eisenbahnmänner sagen, man werde die Leute niemals „unfehlbar“ machen, so trägt doch wahrlich zur menschenmöglichen Annäherung an die „Unfehlbarkeit“ die Rohheit eines bildungs- und gedankenlosen Menschen nicht bei.

Jeder der Eisenbahndirectoren, welcher sich über die Arbeitszeit und Ueberanstrengung der Leute äussert, giebt es als eine offenkundige Thatsache zu, dass auf vielen Bahnen arge Missbräuche bestehen, und verwahrt sich nur im Namen seiner eigenen Bahn, doch auch dieses, gerade wie der Obige, in einer Weise, dass man durch die Betheuerung hindurch einigermaassen auf den Grund sehen kann. Der (seitdem verstorbene)

[1]) Vgl. meinen Vortrag „Börse und Speculation“ in der Sammlung gemeinverständlicher Vorträge, herausgegeben von Virchow und Holtzendorff. Berlin 1868 (2. Auflage 1872).

langjährige Director der North Eastern, Captain O'Brien, behauptet vor dem Ausschusse über die Unfälle, welchen im Jahre 1870 das Unterhaus niedersetzte: „die Arbeitszeit muss der Anstrengung des besonderen Dienstes angepasst werden; an gewissen Signalposten der Bahn ist dieselbe so gering, dass ein Mann 24 Stunden hintereinander dabei bleiben kann"[1]). Bedürfen denn aber diese Menschen, welche über das Leben ihrer Mitmenschen wachen, keines Schlafes? — Allport, der Director der Midland, beklagt sich, bei aller Sorgfalt in der Auswahl der Leute bekomme er von dem Publicum unter dem Eindrucke, dass bei den Eisenbahnen jedes Individuum genommen werde, oft mit den besten Empfehlungen die unzuverlässigsten Leute; Bedienstete, die man anderswo los sein will, schickt man ihnen zu[2]). Colonel Yolland, der Eisenbahn-Inspector, betont es als eine allgemeine Beobachtung, dass die Disciplin auf den Eisenbahnen nicht gut aufrecht erhalten werde[3]). Derselbe erklärt es als häufige Ursache der Unfälle, dass der Zugführer gegen die Signale anfährt[4]). Dann wird von Eisenbahndirectoren da, wo es sich darum handelt, die Leistungen für die Sicherheit anzupreisen, die Masse der Zugführer und Signalleute als ausgezeichnet erklärt: „es gebe keine Classe von Leuten in England, die sie übertreffe"[5]); und neben dieses Lob wird die Mittheilung gestellt, dass für ein Jahr, welches ohne einen Fehler verläuft, dem Zugführer 10 Pfd. St., dem Signalmann 5 Pfd. St., dem Schienenwärter 2 Pfd. St. gezahlt werden. Sind solche Prämien aber in der That ein zureichender Sporn[6]) für so ausgezeichnete Arbeiter? Ist die ganze Löhnung, zumal bei dem Zustande des englischen Rechtes, welches dem Bediensteten oder den Hinterbliebenen keinen Ersatzanspruch gewährt und wofür die Grossmuth der

[1]) Evid. qu. 479—481.
[2]) Ibid. Evid. qu. 765—68.
[3]) Ibid. qu. 1681—82.
[4]) Ibid. qu. 1556—61.
[5]) Grierson ibid. qu. 2088.
[6]) Sir J. Hannen Evid. 1870 qu. 1767—70, wo ein entwickeltes System der Prämien vorgeschlagen wird.

Bahnverwaltungen die milde Praxis eingeführt hat, im Todesfalle der Familie ein Capital von fünf bis zehn Pfd. zu zahlen, ist das ein genügender Anreiz, die besten Leute in dem heutigen England zu diesen Arbeiten heranzuziehen?

Captain Tyler erklärt in seinem Berichte über die Unfälle des Jahres 1872 [1]), dass, so wenig man verkennen dürfe, dass der Factor der menschlichen Fehlbarkeit niemals zu beseitigen sein und immer die Ursache einer gewissen Anzahl von Unfällen sein werde, die gegenwärtige Anzahl doch gar sehr vermindert werden kann durch Verbesserungen in der Disciplin, durch grössere Sorgfalt in der Auswahl der Leute, in ihrer Heranziehung, ihrer Beschäftigung bei angemessener Kürze der Arbeitszeit, ihrer ausreichenden Anzahl und ihrer entsprechenden Bezahlung.

Wie oben bemerkt, wird oder wurde doch von Eisenbahnmännern gern behauptet, die ihnen von der Regierung empfohlenen Verbesserungen des Signalsystems machten die Leute so viel nachlässiger. Nun mag es gelegentlich vorkommen, dass [2]) ein Zugführer sich auf ein Signalsystem verlässt, welches zwischen zwei Signalstationen die Bahn für ihn freihält (wie es das unten zu erörternde Blocksystem thut), und daher nicht so aufmerksam ausspäht, oder dass er sich auf stärkere Bremsvorrichtungen verlässt in der Ueberzeugung, dass er auf kürzere Entfernung den Zug noch zum Stehen bringen kann. Auch die Bahnwächter mögen in ähnlicher Weise bei ausserordentlichen Störungen der mechanischen Vorrichtung mehr vertrauen und weniger persönlichen Eifer aufwenden. Obenein mögen die besseren Vorrichtungen zur Steigerung der Fahrgeschwindigkeit veranlassen. Aber jenes Laxerwerden der Bediensteten ist doch nur eine, durch die bisherigen Thatsachen übrigens selten erwiesene Möglichkeit, welche durch gute Disciplin zu überwinden ist.

Im Gegensatze zu diesen Bedenken lehrt die gesammte bisherige Erfahrung [3]), dass die Gefahr weit geringer ist mit

[1]) Report p. 23.

[2]) Vgl. besonders Tyler's Report p. 23—24.

[3]) Vgl. Tyler's Reports 1871 und 1872 und Tyler's Evid.

den verbesserten Vorrichtungen als ohne dieselben; denn in Wirklichkeit hat es sich gezeigt, dass Nachlässigkeit oder Versehen der Bediensteten gerade da am häufigsten und mit den schwersten Folgen begleitet vorkommen, wo mangels guter Vorrichtungen die Leute an einen gefahrvollen Betrieb sich gewöhnt haben, nicht umgekehrt da, wo sie mit guten Vorrichtungen versehen sind. In der täglichen Uebung des Bahnbetriebes müssen die Züge gefahren werden so nahe in Uebereinstimmung mit dem Fahrplane, als die Umstände gestatten; das Rangiren und Hin- und Herschieben der Wagen muss geschehen mit oder ohne guten Raum dafür; Bahnhofvorstände, Träger, Signalmänner, Zugführer oder Schaffner sehen sich häufig in Schwierigkeiten versetzt, durch welche sie hindurchmüssen, so gut sie können. Je mehr diese Leute sich hierbei täglich an die Gefahr gewöhnt haben, um so weniger denken sie daran und desto schwieriger ist es, ihnen Disciplin und Gehorsam gegen Reglements aufzuzwingen. Die persönliche Gefahr derselben ist, wie wir gesehen haben, sehr gross, obgleich ihre ganze Grösse noch nicht einmal festgestellt ist; und es ist erfahrungsmässig schwierig, Menschen, die durch ein so gefahrvolles Leben gegen die eigene Gefahr abgestumpft sind, davon abzuhalten, dass sie Dinge thun, welche für Andere Gefahr bringen, oder sie wenigstens zu stricter Befolgung von Sicherheitsvorschriften anzuhalten. Diese Schwierigkeit wird vergrössert in dem Maasse, als die mechanischen Sicherheitsmaassregeln fehlen, und vermindert in dem Maasse, als durch angemessene Vorrichtungen eine strengere Zucht möglich, eine sicherere Betriebsweise üblich und ein höherer Grad von Sicherheit zur Gewohnheit erhoben wird. Stationsvorstände, Wagenrangirer, Träger, welche sich beständig wegen Mangels an der nöthigen Zahl Leute von Arbeit bedrängt sehen, welche mit unzureichendem Bahnhofsraum, mit mangelhaftem Signalsystem und ohne gehörigen Gebrauch des Telegraphen arbeiten müssen, werden, so zu sagen, zum

Lords' Committee 1873 qu. 1561, sowie die weiter unten folgenden Zeugnisse aus weitern Kreisen.

Leichtsinne erzogen und sind fast genöthigt, ihre Arbeit tagtäglich in einer Weise zu thun, welche unter besseren Vorkehrungen unentschuldbar wäre und nicht stattfinden würde. Gerade der durch diese Gewöhnungen erzeugten Kühnheit, ja Tollkühnheit, sind zu wiederholten Malen die grössten Unfälle, so namentlich die beiden traurigsten des Jahres 1872, zuzuschreiben gewesen. In dem einen waren 10 Todesfälle, in dem andern 4 zu beklagen. Beide würden mit den neuerdings viel erörterten und theilweise schon eingeführten Sicherheitsvorrichtungen vermieden sein.

Hiermit gelangen wir zur Erörterung der mechanischen Vorrichtungen, wobei es freilich nur unsere Aufgabe sein kann, das ins Auge zu fassen, was im Verlaufe der Ereignisse ein wirthschaftlich politisches Interesse darbietet, wogegen ein System der Sicherheitsmaassregeln in die Technik und Privatökonomik der Eisenbahnen gehört[1]).

Jenes Interesse concentrirt sich gegenwärtig und seit einer Reihe von Jahren auf das schon im historischen Theile erwähnte Blocksystem.

Während manches eine alte Eigenthümlichkeit der englischen Eisenbahnen ist, die dort, verschieden vom Festlande, nur selten vermisst wird, so namentlich die Vermeidung von Niveaukreuzungen anderer Strassen und Wege — eine polizeiliche Vorsichtsmaassregel, welche von der Acte der Liverpool-Manchester-Bahn[2]) bis herab auf jede der heutigen Acts festgehalten worden ist[3]) —: gibt es auf der andern Seite gewisse Zukunftsideen, welche hier und da ausgesprochen, aber noch

[1]) Diese Grenzberichtigungen, welche auf jedem Schritte nöthig scheinen, mögen eine Vorstellung geben von der Beschaffenheit des Weges, auf welchem meine Untersuchungen gehen — allenthalben roher Stoff, allenthalben neu zu ordnen; und dies sei nicht nur deshalb bemerkt, damit man Nachsicht übe, wenn die Lichtung nicht an allen Stellen gelungen ist, sondern vor Allem, damit Andere die Hand anlegen an diese Fülle von Stoff, auf dass die Sonne hineindringe in den Wald.

[2]) Bd. I, S. 34.

[3]) Mulvaney theilt vor der königlichen Commission 1865 mit, dass man in Deutschland die Sitte der Niveaukreuzungen vielfach beklage (qu. 1861—62).

niemals ernsthaft erörtert worden sind; so die Beförderung des Güter- und Personenverkehrs auf verschiedenen Linien. Der englische Eisenbahnverkehr ist allenthalben, wo eine grössere Frequenz besteht, auf doppeltem Geleise eingerichtet, derart, dass Züge auf demselben Geleise nur in einer und derselben Richtung fahren; aber jene Trennung für die beiden grossen Zweige des Verkehrs ist zwar schon im Jahre 1853 prophezeit worden[1], wo vor dem damaligen Ausschusse der hervorragende Ingenieur Hawkshaw äusserte, vielleicht schon in zehn Jahren würde die Steigerung des Verkehrs solche verlangen, — ist dann vor der königlichen Commission von demselben Manne 13 Jahre später in fast denselben Worten abermals prophezeit worden[2]: „in wenigen Jahren werden die Eisenbahnen so vollgestopft sein, dass man gezwungen sein werde, besondere Passagierbahnen auf den Hauptstrassen zuzulassen, weil das Publicum ferner nicht damit zufrieden sein werde, sich durch alle die Güter-, Kohlen- und Vieh-Züge hindurchzuzwängen.“ Ausser Hawkshaw hat sich jedoch nur Captain Mark Huish, der einstige Director der London and North Western, ähnlich, wenn auch nicht so apodiktisch, und zwar ebenfalls vor der königlichen Commission von 1866, geäussert[3]. Und in der ganzen reichhaltigen Blaubuchliteratur über die Unfälle finde ich sonst keine Erwähnung dieses Projects. Es ist ausserordentlich unwahrscheinlich — und im Verlaufe der folgenden Capitel wird das, was wir hierüber schon gesehen haben, noch ferner bestätigt werden — dass selbständige Concurrenzbahnen für Personenverkehr gegen die grossen Bahnen aufkommen werden. Jenes Project ist wieder einmal ein Beispiel technischer Vorschläge, die keine Rücksicht auf die ökonomisch-politische Wirklichkeit nehmen. Was hier erwartet werden kann, ist eine Verdoppelung der Doppel-Geleise der frequentesten Bahnen, welche in der That in den letzteren Jahren schon vorgenommen

[1]) Commons' Committee qu. 3345.
[2]) Royal Commission 1866 Evid. qu. 14651.
[3]) Ibid qu. 15869.

worden ist; denn nach Aussage Allport's waren die Midland und die London and North Western beide im Begriff, ihre Geleise von London nordwärts zu verdoppeln (Evid. Amalg. 1872 qu. 591). Jede Reform weist hier immer wieder auf grössere Ausbreitung der concentrirten Macht der bestehenden Gesellschaften hin und lässt unter den wirklichen Verhältnissen den Gedanken an eine Concurrenz von selbständigen Passagier-Eisenbahn-Gesellschaften als einen Traum erscheinen. Was immer im gegebenen Augenblicke an solcher Ausdehnung der Geleise den Gesellschaften zugemuthet werden kann und mit welchem Erfolge, das gehört in die folgenden Capitel. Namentlich haben die vier Inspectoren des Board of Trade, welchen in diesen Dingen so oft ein unverantwortliches Anempfehlen von Sicherheitsmaassregeln auf fremde Kosten vorgeworfen worden ist, jenen Vorschlag, soweit ich gefunden habe, nicht einmal erörtert, geschweige denn empfohlen. Vielmehr haben sie ihre ganze Energie der Empfehlung des Blocksignalsystems zugewendet.

Wenn man die Aussagen vor dem Unterhaus-Ausschusse des Jahres 1870 liest und dann die vor dem nicht volle drei Jahre späteren Lords-Ausschusse des Jahres 1873 damit vergleicht, so ist man überrascht durch den grossen Fortschritt der Ueberzeugungen zu Gunsten des Blocksignalsystems, nicht bloss in den Kreisen der Eisenbahnmänner, sondern einigermaassen auch bei den Inspectoren des Handelsamtes, welche zwar längst dafür eingetreten sind, aber — so namentlich Captain Tyler — 1873 eine viel energischere Durchführung verlangen als 1870.

Das Blocksystem will Fürsorge treffen [1]), dass niemals zwei Züge oder auch bloss zwei Maschinen auf derselben Linie zwischen zwei gegebenen Stationspuncten sich befinden; es will durch Eintheilung des ganzen Schienenweges in bestimmte, je nach Frequenz des Verkehrs verschiedentlich grosse Abschnitte, je einen freien Raum für einen Zug sichern, so dass der Zusammenstoss von Zügen (auf Doppelgeleisen

[1]) Lords' Committee 1873, Evid. Col. Yolland qu. 5—51.

hinter einander folgender, auf einfachen Geleisen auch sich begegnender) vermieden werde. Diesen Zweck sucht man zu erreichen, indem man an jedem Abschnittspuncte eine Signalstation mit einem elektrischen Telegraphen errichtet, von wo aus je nach der folgenden Station die Anfrage ergeht, ob die Linie frei ist, und auf die bejahende Antwort die Meldung des kommenden Zuges signalisirt wird, beim Ausbleiben dieser Antwort aber dem kommenden Zuge das Zeichen gegeben wird, dass er nicht weiter fahren dürfe. Im normalen Verlaufe gestaltet es sich in der Weise, dass jeder Signalmann seinem Vordermanne, sobald der Zug seine Station passirt hat, telegraphirt „Bahn frei", und auf dieses Signal hin der Vordermann den folgenden Zug vorwärts gehen lässt. Bleibt diese regelmässige Meldung aus, wenn etwa der Zug zwischen den beiden Signalstationen verunglückt oder sonst Aufenthalt hat, so lässt der Vordermann keinen folgenden Zug auf die Bahn, bis er die Meldung zurückbekommt, der Zug sei vorwärts gegangen. Wo der Verkehr dicht ist, da sind auch die Signalstationen dicht aneinandergerückt; und wo viel zu telegraphiren ist, da sind zur Bedienung des Signaltelegraphen mehrere Leute angestellt. Das intensivste Blocksystem ist auf der Metropolitan-Railway eingeführt, wo zur beständigen Verbindung des hauptstädtischen Verkehrs[1]) mit tausend täglichen Zügen auf einer Bahnlänge von nur 20 miles die Blockstationen zum Theil bis auf 400 bis 500 Fuss aneinandergerückt sind, und wo die weiteste Entfernung derselben fünf Achtel einer englischen Meile ist; 43 Millionen Passagiere wurden hier im Jahre 1872 befördert und in Zwischenräumen der einzelnen Züge gegen einander von nur 2 bis 10 Minuten. Von verhältnissmässig geringem Einflusse ist für die Dichtigkeit der Signalstationen die Schnelligkeit der Züge, da eine exacte Einrichtung des Blocktelegraphen, verbunden mit zureichenden Bremsvorrichtungen,

[1]) Lords' Committee Evid. M. Fenton, General Manager of the Metropolitan, qu. 1230—48. Vgl. O'Brien Commons' Committee 1870, qu. 443—59; auch Yolland ibid. qu. 1587—89.

den Zug an jedem Abschnitte zum Stehen bringt, wenn eine Unregelmässigkeit auf der Bahn das erforderlich macht. Freilich gilt das nicht für die ausserordentlichen Verhältnisse einer Bahn wie der Metropolitan mit Entfernungen bis auf 400—500 Fuss herab; und hier ist denn auch die Schnelligkeit nur 15 miles die Stunde im Durchschnitte, höchstens 30—35 miles; indessen selbst hier ist, Dank dem vortrefflichen Signalsystem, eine höhere Schnelligkeit möglich geworden, als zuvor ins Auge gefasst war: da sie eröffnet wurde, sollte die Geschwindigkeit niemals 25 miles überschreiten; neuerdings hat man Versuche gemacht, welche die doppelte Geschwindigkeit als zulässig erweisen, obwohl nur an Stellen eines minder intensiven Verkehres.

In dem Obigen ist das Charakteristische des Blocksystems gegeben. Man hat dasselbe das „absolute blocksystem" genannt, im Gegensatze zu einem sogenannten „permissive blocksystem", welches, ein unvollkommenes Blocksystem, in Folgendem besteht: der Zug darf in den Zwischenraum zwischen den beiden Signalstationen einfahren, ehe noch der vorangehende Zug die zweite Station passirt hat (so dass sich also in einem Momente zwei Züge auf demselben Abschnitte befinden), und der Zugführer soll nur ein Zeichen von dem ersten Signalmann erhalten, dass der andere Zug die andere Station noch nicht passirt hat. Es ist dies eine Verbesserung des alten Signalsystems, das noch keine elektrischen Telegraphen benutzt; aber es ist insofern unvollkommen und kein wahres Blocksystem, als es den Bahnabschnitt nicht absolut schliesst, sondern sich auf eine Warnung verlässt, welche, wie die Erfahrung gelehrt hat, oft zu spät kommt.

Mit dem Blocksystem enge verknüpft — wie neben vielen Andern der Königl. Eisenbahn-Inspector Colonel Yolland empfiehlt[1], nothwendig damit verbunden — ist das sogenannte „interlocking system". Während das Blocksystem nur die elektrische Communication sichert, ist durch jenes dafür ge-

[1]) Lords' Committee 1873 qu. 65—104.

sorgt, dass die Meldungen fehlerfrei in sichtbaren Signalen [1]) ausgeführt werden; die Gefahr von Versehen ist gross bei Abzweigungen der Bahn (junctions), und diese will das Interlockingsystem beseitigen, indem es die optischen Signale der aufeinander treffenden Linien in eine solche wechselseitige Verbindung bringt, dass das Signal „Bahn frei“ nach der einen Seite hin nicht gegeben werden kann in dem Augenblicke, wo es für die andere gegeben ist.

Vor dem Ausschusse des Jahres 1870 wurden die Vorzüge des Blocksystems als eines Schutzmittels gegen Zusammenstösse zwar vielseitig anerkannt, aber mit sehr getheilten Gefühlen und mit mancherlei Vorbehalten [2]). Bisher hatten nur einzelne und gerade nur kleinere und meist ärmere Bahnen (14—15) dasselbe eingeführt; die grossen Bahnen [3]), sehr im Widerspruche mit der häufig gehörten Aeusserung von Eisenbahnmännern, dass bei guten Dividenden die Verwaltungsräthe jede Verbesserung acceptiren, waren lange zurückgeblieben, und die seit Jahren stets wiederholten Vorwürfe gegen dieselben in den Inspectionsberichten des Board of Trade hatten nicht dazu beigetragen, die Zähigkeit ihres Beharrens beim Alten sonderlich geschmeidiger zu machen. Die grossen Kosten waren es in erster Reihe, welche von der Verbesserung abhielten; die Abneigung, etwas so Kostspieliges anzunehmen, das man nicht selber eingeführt, sondern das, wie man sich beklagte, ihnen „aufgedrängt“ werden sollte, kam hinzu [4]). Im Jahre 1870 waren denn Redensarten, wie die, Unglück sei nicht zu verhüten, Irren sei menschlich, oder auch, man könne gar nicht wissen, ob nicht demnächst eine noch vollkommnere Einrichtung erfunden werde, unter den Zeugenaussagen der Eisenbahndirectoren sehr im Schwange. Ernsthafter war der Einwand, dass dies Signal-

[1]) Ibid. Evid. J. S. Farmer qu. 305–381. Die Firma Saxby and Farmer hat ein Patent darauf genommen; Saxby ist der Erfinder, und es wurde zuerst 1856 auf der London and Brighton eingeführt.

[2]) Evid. O'Brien qu. 256—265. Allport qu. 624—37, 818—35.

[3]) Committee 1870 Evid. qu. 1718.

[4]) Yolland, Commons' Committee 1870, Evid. qu. 1592—93, qu. 1607.

system für dichten Verkehr gut, ja vortrefflich sei, aber auf minder frequenten Linien überflüssig, auf ganz unfrequenten ein Unsinn sei. Das letztere behauptete damals sogar Captain Tyler, der lebhafte Anwalt des Blocksystems. Am günstigsten aus Eisenbahnkreisen sprachen sich gleichzeitig die Vertreter der South Eastern aus (der Bahn, welche London mit Dover verbindet), auf welcher dieses System seit einer Reihe von Jahren, und zwar zuerst eingeführt worden war[1]. Aber auch sie machten Vorbehalte: das System passe nur für sehr stark besetzte Linien, wie die ihrige (die vornehmlich Passagierverkehr hat), es verzögere die Fahrt der Züge, die Bediensteten seien nicht infallibel, und natürlich von einem gesetzlichen Zwange zur allgemeinen Einführung wollten sie gar nichts wissen. Aehnlich sagte Forbes, der Director der in gleicher Richtung gehenden London Chatham and Dover aus, — der ebenfalls damals bereits seit Jahren das Blocksystem eingeführt hatte, — aber mit gleichen Vorbehalten und dem öfters, zumal in jener Zeit, gehörten Bedenken, die Zugführer würden nachlässig, indem sie sich auf die verbesserten Signale verlassen[2]. Der unbedingteste Vertheidiger war schon damals Colonel Yolland[3], etwas rückhaltvoller, namentlich in Hinsicht der gesetzlichen Einführung, Capt. Tyler[4]. Yolland wies darauf hin, dass die Einführung des Blocksystems im Jahre 1870 von fast allen kleinen Eisenbahngesellschaften freiwillig angenommen, und hiermit auch der einzige Haupteinwand der grossen Gesellschaften, es passe nicht für den ganzen Complex ihrer Bahnen, thatsächlich widerlegt sei. Aus betheiligten Eisenbahnkreisen stimmte nur ein Einziger, Blackmore, bei[5].

[1] Sir E. Watkin qu. 912, 926—32, 989. Eborall qu. 2168. Ein Vertreter der kleineren Gesellschaften, der Director der London and Brighton, Erfinder des Blocksystems, Knight, ist natürlich grosser Anhänger desselben qu. 2487—505.

[2] qu. 1162—72.

[3] qu. 1522—1533.

[4] qu. 1852—83.

[5] Blackmore, der Passenger traffic-Superintendent der Lancashire and Yorkshire, qu. 2430—47.

Inzwischen trat, zum Theil unter dem Drucke der öffentlichen Aufregung, welche die stets wiederkehrenden Zusammenstösse hervorriefen, von denen die Berichte der Inspectoren dann constatirten, wie sie durch das Blocksystem zu vermeiden gewesen wären, zum Theil unter dem Einflusse der wachsenden Ueberzeugung der Eisenbahnverwaltungen, ein Fortschritt und ein beschleunigtes Tempo für die Einführung der neuen Vorrichtungen ein. Dass in vielen Fällen der Grund der Verzögerung Kargheit gewesen war, trotz der Versicherungen von der Generosität der Verwaltungsräthe, welche „nicht den Wunsch hätten, die Leute zu tödten", haben nicht nur die Aussagen des Jahres 1873 gezeigt, sondern darauf fiel auch 1870 schon ein grelles Licht durch das Zeugniss des Personenverkehrs-Vorstandes der Lancashire and Yorkshire, welche 1868 und 1869 je $6^{3}/_{4}\%$, 1870 7%, 1871 $7^{7}/_{8}\%$, 1872 $8^{3}/_{8}\%$ Dividende vertheilt hat[1]), welche sich — wie wir oben gesehen haben — drei Jahre hintereinander, 1869, 1870, 1871, durch die Zahl der Zusammenstösse ausgezeichnet hat und deren Beamter sich rückhaltlos, wie kein anderer Vertreter der grösseren Bahnen, für Einführung des Blocksystems aussprach, aber zugleich hervorhob, dass die Kosten seine Gesellschaft abhielten[2]). Dergleichen Zeugnissen von Subalternen, die etwas tiefer blicken lassen und weniger diplomatisch gehalten sind, als die Zeugnisse der Verwaltungsräthe und ersten Directoren, begegnet man leider nicht oft; denn es ist den Staatsmännern des Railway-interest sehr unerwünscht, dass solche Leute vorgeladen werden, und wenn es wirklich geschieht, so sind dieselben regelmässig gut genug geschult, um nur das zu sagen, was der „politische Tact" erlaubt. Verbittet sich doch geradezu einmal ein Eisenbahndirector bei der Untersuchung über die Sicherheitsvorrichtungen die Vorladung eines Subalternen, nach welchem man fragt, natürlich unter dem Vorwande, diese Männer hätten nicht den nöthigen

1) Siehe die Tabelle im Anhange.

2) Evid. 1870 qu. 2463—65.

Ueberblick über das Ganze und urtheilten beschränkt. Aber die Unterhaus-Ausschüsse scheinen nicht häufig solche Zumuthungen zu machen; von Zugführern oder ähnlichen Bediensteten ist keiner zur Aussage vorgeladen: ob man in dieser Beziehung nicht bei diesen und andern Gelegenheiten manches versäumt hat, halte ich angesichts der Zusammensetzung des Unterhauses und der Ausschüsse für eine wohl aufzuwerfende Frage. So viel ist gewiss, dass vor dem Ausschusse der Lords von 1873 eine auffallend tiefer und breiter gegriffene Menge von Eisenbahnbeamten erscheint[1], als vor dem Unterhaus-Ausschusse von 1870 und in andern Jahren üblich ist: statt der ewig wiederkehrenden Gestalten der Mr. Allport, Mr. Grierson, Mr. Cawkwell, tritt einmal eine grosse Zahl neuer Zeugen auf. — Solches hier hervorzuheben, ist wichtig genug: es zeigt, dass bis in jene Gerichtshöfe zur Ermittelung der Wahrheit hinein, bis in die Zeugenvorladung und in die Zeugenaussage, die Macht der Eisenbahngesellschaften hineinragt, dass die sociale Macht dem Staate auch diejenige Macht verkümmert, welche den englischen Staat vor allen andern ziert, die Wahrheit ans Tageslicht zu bringen.

Während also im Jahre 1870 das Blocksystem auf etwa nur 2500 miles von überhaupt 12—13,000 miles in Wirksamkeit war[2], zeigte sich nicht ganze drei Jahre später, dass die Einführung bei allen grossen Bahnen unterdessen in Gang gekommen war. Ja, schon im Jahre 1872 vor dem vereinigten Ausschusse der beiden Häuser des Parlaments über die Verschmelzungen von Eisenbahngesellschaften war der Ton ein viel wärmerer geworden, in welchem das neue System empfohlen wurde, hier hervorgetrieben freilich durch andersartige Interessen. Und das ist ja die Aufgabe der wissenschaftlichen Unter-

[1]) Die Inspectors Hutchinson und Yolland machten vor demselben darauf aufmerksam, dass alle Unterdirectoren (traffic-superintendents) einstimmig sind für baldigste Einführung des Blocksystems, da sie damit praktisch am nächsten zu thun haben, anders als die General managers und Directors (qu. 197).

[2]) 1870 Evid. qu. 2500.

suchung, welche aus diesem rohen Material Wahrheit zu gewinnen sucht, die Zeugnisse immer von entgegengesetzten Enden her, sei es verschiedener Interessen derselben Zeugenclasse, sei es verschiedener Zeugen, durch Aneinanderhaltung und Vergleichung zu reinigen. Im Jahre 1872 tritt Allport für seine Bahn, die Midland, als Gegner der beiden, die Vereinigung nachsuchenden Bahnen, der London and North Western und der Lancashire and Yorkshire, auf und verlangt für seine Bahn, als Bedingung der Zulassung jener Vereinigung, „running powers"; um die sicherheitspolizeilichen Bedenken zu beseitigen, stimmt er jetzt ein grosses Loblied an auf das Blocksystem, „wodurch Sicherheit erreicht wird, soweit als menschliche Mittel Sicherheit erreichen können"[1]). Diese Aussage machte Allport am 11. März 1872; noch am 16. Juni 1870[2]) konnte er nicht genug Bedenken geltend machen, entwickelte in wiederholten Formen die tiefsinnige Philosophie, dass alle Menschen irren können, trug mit grossem Selbstgefühle den Inhalt eines Antwortschreibens vor, das er auf die Anregung zum Blocksystem dem Board of Trade geschickt hatte, worin er behauptete, dass jeder Unfall, der unter dem Blocksystem passirte, viel schwerer sein würde, als irgend einer, der jetzt vorkäme, und dergleichen mehr. In der That bedurfte es dieses langen und dünnen Gewebes von Redensarten damals, um die Kluft von der Geneigtheit des Verwaltungsrathes, die Menschen nicht zu tödten, zu der behaupteten Generosität zu überbrücken. Nach kaum zwei Jahren war dieses Gewebe zerrissen. Und so hören wir jetzt, wie im Jahre 1873 die Dinge standen.

Neben den zahlreichen Vertretern kleinerer Bahnen mit zum Theil geringer und ganz geringer Frequenz, für welche noch im Jahre 1870 die Zweckmässigkeit des Blocksystems vorherrschend bestritten wurde, stehen die Vertreter der

[1]) Evid. Joint Sel. Committee on Amalg. 1872 qu. 591: the absolute block System by which safety is insured as far as human means will insure safety. Aehnlich bei demselben Anlasse Broughton, Manager Mid Wales, qu. 3283—86.

[2]) Evid. qu. 624—628.

grossen Bahnen, beide Gruppen einmüthig in der Anerkennung desselben und nur durch die vorliegende gesetzgeberische Frage, der zwangsweisen Einführung des Blocksystems[1], nach dieser Seite hin zur Abwehr geneigt. Da ist zuerst eine Anzahl kleiner Gesellschaften vertreten durch folgende Zeugen: G. Owen, der Ingenieur der Cambrian[2]; H. Cattle, der Güterdirector derselben Bahn[3]; F. Fox, der Ingenieur, und Wall, der Güterverkehrdirector der Bristol and Exeter[4]; Bruce, der Vorsitzende des Verwaltungsrathes der Highland[5]; S. L. Mason, der Director der North British[6]. Eine der dürftigsten unter ihnen, die Highland, mit geringem Verkehr, welche das Blocksystem durchweg eingeführt hat; dann die North British, welche seit sechs Jahren trotz ihrer Armuth auf allen ihren frequenteren Theilen dasselbe gethan; dann die Bristol and Exeter — deren Ingenieur das Blocksystem auf allen Passagierlinien ohne Unterschied eingeführt verlangt, da es eins der grössten Schutzmittel sei, die je dagewesen — hat es auf ihrer ganzen Ausdehnung; aber noch vor nicht vielen Jahren ist man auch dort ganz anderer Ansicht gewesen und erst durch grosse Unfälle von 1865 und 1866 zur Reform angetrieben worden: seitdem habe man keine 400 Pfd. in den ganzen sieben Jahren für Entschädigungen zu zahlen gehabt.

Viel bedeutsamer ist, was jetzt alle die Vertreter der grossen Gesellschaften sagen.

Allport rühmt sich, er sei von jeher ein Anwalt des Blocksystems gewesen; seine Gesellschaft sei wohl die erste unter den grossen Gesellschaften, welche mit dessen Einführung vorangegangen sei; schon im Jahre 1864 hätte sie den Anfang gemacht, und jetzt seien 447 miles vollendet[7],

[1] Bd. I, S. 294.
[2] Evid. qu. 571—629.
[3] Ibid. qu. 630—49.
[4] Ibid. qu. 864—932, 938—45.
[5] Ibid. qu. 1424—28.
[6] Ibid. qu. 1465—79.
[7] Ibid. qu. 962—65.

wobei er aber nicht hervorhebt, dass im Jahre 1870 — also in den ersten sechs Jahren — so gut wie nichts geschehen war [1]). Die ganze Ausdehnung der Midland ist 1300 miles; und für den Rest will der Verwaltungsrath so weit vorgehen, als der Verkehr es lohnend erscheinen lässt. Die Einführung des Blocksystems auf dem ganzen Bahncomplex der Gesellschaft würde an Zins, an Abnutzung und an Betriebskosten ungefähr 130,000 Pfd. jährlich mehr kosten, also rund 100 Pfd. St. auf die mile, wovon 60 Pfd. für Lohn [2]). Diese 130,000 Pfd. aber betragen $^{13}/_{17}$ pCt. der Dividende. An Entschädigungen für Unfälle an Personen und Gütern haben die Eisenbahngesellschaften des Vereinigten Königreichs in den fünf Jahren 1867 bis 1871 zusammen $2^1/_3$ Mill. Pfd. St., d. h. auf das Jahr 470,000 Pfd. St. bezahlt [3]). Zu 100 Pf. St. für die mile würde das Blocksystem jährlich im Vereinigten Königreiche $1^1/_2$ Mill. Pfd. St. kosten, und selbst nach einem billigen Abzuge für geringere Kosten auf andern Linien bleibt der pecuniäre Unterschied zwischen dem Uebel, das die Eisenbahnverwaltungen tragen, und dem, zu welchem sie sich langsam und stückweise entschlossen haben, immer noch gross genug, dass der Satz in dem Berichte der Lords vom 7. April 1873: „die Eisenbahnen haben . . . $2^1/_3$ Mill. an Entschädigungen bezahlt und haben daher ein directes pecuniäres Interesse an der Herstellung der Sicherheit auf ihrer Bahn“ [4]), zum mindesten schief ausgedrückt ist, und in dem Zusammenhange, in welchem er steht, nämlich die Hinausschiebung eines Gesetzes über die Einführung des Blocksystems zu motiviren, ist er mehr als bloss schief ausgedrückt.

Ueber die grossen Kosten klagt auch der miterschienene Superintendent der Midland, Needham; er sagt, die Mehrkosten seien ganz enorm gegen früher [5]).

[1]) Dies thut der Superintendent der Midland qu. 715 (Evid. 1873): hiernach war 1865 für eine ganz kleine Strecke und dann erst wieder 1869 für ein paar kleine Strecken das Blocksystem eingeführt worden.

[2]) qu. 999—1007.

[3]) Min. Evid. Lords' Committee 1873, Appendix p. 167.

[4]) Report p. V.

[5]) Evid. 1873 qu. 724—25.

Cawkwell, der Director der London and North Western, theilt mit, dass von den 1550 miles seiner Bahn jetzt 436 miles das Blocksystem haben, und dass fernere 299 miles bald fertig sein würden. Auch seine Bahn hat schon 1864 angefangen, aber leider erst seit vier Jahren die Verbesserung ernsthaft in die Hand genommen, da man früher nicht an ihre Zweckmässigkeit geglaubt habe. Er bekennt, dass einer der schrecklichsten Unglücksfälle, der auf seiner Bahn kürzlich vorgekommen war, durch das Blocksystem verhindert worden wäre; er erkennt an, dass ohne Zweifel dieses System die Unfälle, und besonders die Zusammenstösse, vermindert; er gesteht, dass eine grosse Zahl von Zusammenstössen auf seiner Bahn vorgekommen ist, worüber die Inspectoren des Board of Trade Bericht erstattet und zu deren künftiger Vorbeugung sie immer wieder das Blocksystem empfohlen haben; er gesteht, dass auf der Hauptlinie seiner Bahn, von London nach Carlisle, diese Einrichtung noch immer nicht fertig ist [1]). Die London and North Western beförderte im Jahre 1872 achtunddreissig Millionen Passagiere [2]).

Der Vertreter der North Eastern, der Ober-Ingenieur dieser Bahn, seit vierzig Jahren bei derselben angestellt, seit dem Jahre, da er den ersten ihrer ursprünglichen Bestandtheile gebaut, theilt mit, dass man neuerdings sich beeilt habe, das Blocksystem einzuführen, und dass von den 1320 miles der Bahn 175 miles dasselbe besitzen [3]). Obwohl an manchen alten Grillen hängend, — wie der, dass in der guten alten Zeit der ersten Eisenbahnen solch' ein Ding, wie ein Signal, ganz unbekannt war und damals die Wachsamkeit der Zugführer alles ersetzte, — bekennt dieser Veteran doch, dass er neuerdings von seinen Zweifeln geheilt sei und die Einführung dem Verwaltungsrathe empfohlen habe, bemerkt auch, wie der kürzlich verstorbene Captain O'Brien, der Director der Bahn, sehr entschieden dagegen gewesen sei und

1) Ibid. qu. 1256—81.
2) Ibid. qu. 1294.
3) qu. 1295—1300.

dieselbe verhindert habe [1]). Im Sommer 1870 war O'Brien vor dem Unterhauscomitee einer der stärksten Gegner des Systems gewesen.

Mr. Grierson von der Great Western erklärt, das Blocksystem sei oder werde auf denjenigen Theilen seiner 1326 miles umfassenden Bahn eingeführt, welche starken Verkehr haben [2]).

Der zweite Ingenieur der Lancashire and Yorkshire äussert sich gerade so [3]), wie im Jahre 1870 ein anderer Beamter derselben Bahn. Von den 400 miles, die sie umfasst, sind jetzt 83 miles mit Block versehen; er wünscht dringend, dies möchte auf die ganze Linie ausgedehnt werden, auch auf die Zweiglinien, da an Sicherheit dem neuen Systeme nichts gleichkäme; leider sei es aber zu theuer. Aehnlich ein anderer Beamter derselben Bahn [4]).

Die lebhaftesten Empfehlungen, verbunden mit der Mittheilung einer fast vollständigen Einführung, kommen von der Metropolitan und den beiden von London nach Süden gehenden Bahnen, die ebenfalls einen starken Localverkehr in der Nachbarschaft der Hauptstadt vermitteln, der South Eastern und der South Western. Eborall [5]), der Director der erstern, erklärt, er möchte nicht ohne das Blocksystem die Eisenbahn verwalten; auf seiner Bahn ist im Jahre 1851 der erste Versuch damit gemacht worden, und sie sind dessen Urheber. Er ist entschieden gegen Allport's Aeusserung, die Zugführer würden dadurch nachlässig; seit zwei Jahren ist nicht ein einziger Unfall auf der South Eastern vorgekommen. Die South Western hat mit grosser Sorgfalt und Intensität das System ausgeführt, namentlich nahe London, wo sie den grossen Localverkehr in der Richtung von Waterloo Station nach Wimbledon u. s. w. vermittelt [6]). Die Metropolitan

1) qu. 1310—32.
2) qu. 1394.
3) Hall qu. 1143—68.
4) Maddock qu. 1188—89.
5) qu. 1089—1134.
6) Williams qu. 1362—82.

vollends ist der vollkommenste Typus einer Bahn mit dem Blocksystem, der ohne dasselbe nicht gedacht werden kann[1]).

Solches war der Zustand dieser viel erörterten Sicherheitsmaassregel im Frühjahr 1873; wir wissen, dass es sich bei jener Untersuchung um die gesetzliche Einführung handelte, auf Grund einer Bill, welche Lord Buckhurst im Oberhause eingebracht hatte. Hiermit betreten wir die viel bestrittene Grenze des „Interference" zur öffentlichen Sicherheit.

c. Den Streit um diese Grenze haben wir im historischen Theile[2]) kennen gelernt und haben gesehen, wie er bis zur Gegenwart herab dahin ausgekämpft worden, dass eine Grenze kaum noch vorhanden zu sein, die Spur davon im Flugsande staatlicher Ohnmacht verwischt zu sein scheint. Und dennoch ist sie nicht ganz verschwunden.

Aus der Entwicklung der Gesetzgebung wissen wir, dass die Befugnisse des Board of Trade zur Abwehr von Unfällen auf dem Gesetze von 1842 beruhen, welches die Inspection jeder neu zu eröffnenden Bahn mit dem Rechte des Verbotes der Eröffnung der Staatsbehörde einräumt. Daneben dürfen sich die Inspectoren dieser Behörde nach jedem Unfalle an Ort und Stelle begeben und einen Bericht darüber erstatten. Bis zum Jahre 1871 übten sie diese Befugniss, ohne anders als bittweise die Hülfe der Bahnverwaltung dafür in Anspruch nehmen zu dürfen; erst in dem genannten Jahre, nachdem abermals dem kurz vorangegangenen Untersuchungsausschusse das Unwürdige einer solchen Stellung für eine Staatsbehörde von den Eisenbahn-Inspectoren[3]) auseinandergesetzt worden war, bestimmte das neue Gesetz, dass jederzeit den Inspectoren das Recht der Besichtigung und Untersuchung, sowie der Vorforderung der Gesellschafts-Beamten und der Bücher zustehen soll, auch dass bei ernsteren Unfällen durch Zuziehung juristischer Beistände ein ordentliches Gerichtsverfahren mit

[1]) Fenton qu. 1235—48.

[2]) Bd. I, insbesondere S. 294—300.

[3]) Committee 1870 Evid. Yolland qu. 1512—15.

Einschwören von Zeugen u. s. w. vorgenommen werden dürfe. Ausserdem hatte das in Folge der königlichen Commission von 1865—1867 entstandene Gesetz von 1868 [1], — dessen lebendigste Bestimmung (nach vierjährigen Vorarbeiten und Untersuchungen) die Einführung von Rauch-Coupés [2]) gewesen ist, — die Vorschrift erlassen, es sollte eine Communication zwischen Passagieren und Schaffnern bei allen Zügen, die mehr als zwanzig miles ohne Aufenthalt fahren, eingeführt werden, in einer technischen Herrichtung, wie sie das Handelsamt genehmigen würde.

Dies ist der gesetzliche Zustand; und eine Erweiterung desselben wurde durch die Bill des Lord Buckhurst im Februar 1873 angestrebt, welche die allgemeine Einführung des Blocksystems binnen fünf Jahren auferlegen wollte, aber in dem Ausschusse mit Zustimmung der Regierung fiel.

Sehen wir jetzt näher zu, wie es mit den gesetzlichen Befugnissen steht und welche Bedürfnisse für deren Erweiterung vorhanden sind.

Wir können nicht abermals zurückblicken in die frühere Zeit, nicht in die Aussagen der Regierungsbeamten vor dem Ausschusse von 1853, wo der Eine die Verantwortlichkeit grösserer Befugnisse ablehnt, der Andere [3]) — gleich so vielen Andern das Muster französischer Polizeivorschriften anrufend — eine grosse Umgestaltung der Inspections- und Controlbefugnisse fordert; denn wir haben uns zur Genüge mit dem Widerspruche und der Fortentwicklung jener verschiedenen Forderungen beschäftigt. Hier müssen wir uns darauf beschränken, zu fragen, was gegenwärtig geschieht und was geschehen kann.

[1]) Bd. I, S. 317.

[2]) Umgekehrt wie auf deutschen Eisenbahnzügen bestehen jetzt in England besondere Rauchcoupés, während die Regel das Nichtrauchen im Coupé vorschreibt.

[3]) Captain A. Simmons, Secretary Railway Department, Sel. Committee 1853 Evid. qu. 2577—96 und Appendices zu 3. Report 1853 p. 151—182, 190—246.

Wenn in den grösseren Gesichtspuncten der Eisenbahnpolitik, welche wegen ihrer Grösse der Maulwurfsperspective der Alltags-Meinung entzogen sind, es oft scheinen will, als ständen Bedeutung und Schätzung in umgekehrtem Verhältnisse zu einander: so ist an dem Puncte der Lebensgefahr durch Eisenbahnunfälle eine niemals zur Ruhe kommende Handhabe gegeben, welche die vulgären Stimmungen immer wieder in Anregung versetzt. Während die jetzt jährlich — wenn auch nur aus Anlass Irlands — wiederkehrenden Debatten über die Staatsbahnfrage in dem Parlament und in den leitenden Zeitungen überwiegend Nichtiges zu Tage fördern: hat jeder grössere Eisenbahnunfall sehr scharfsinnige, sehr muthige Gedanken und Vorsätze im Gefolge. Hier ist es, wo der mit staatlicher Macht bewaffnete öffentliche Wille nicht zu tödten ist. Wenn auch keine neuen Maassregeln daraus hervorgehen sollten, der Unwille und der Lärm der Oeffentlichkeit wird den Eisenbahngesellschaften nicht erspart. Genügt dieser aber? Genügt selbst der Unwille, der sich ausdrückt in einem Rundschreiben des Handelsamts-Präsidenten an die Eisenbahnverwaltungen? Genügt er, wenn er sogar zur Niedersetzung einer königlichen Commission über Unfälle führt, wie sie während der Session des Jahres 1874 im Oberhause beantragt und von der Regierung zugesagt wurde? Das eben ist die Frage. Der Druck der öffentlichen Meinung — ja wohl, er vermag viel in England, und ich bin nicht geneigt, ihn zu unterschätzen; aber wie weit, auch in diesem Lande, ist der Weg von jenem gestaltlosen Etwas und seinem Willen zu dem Zwecke, welcher dadurch gewollt wird? Und wenn für andere Aufgaben Entstehen, Fortgang und Ausbreitung der öffentlichen Meinung nach englischer Art in sich selber einen erziehenden und sittigenden Werth für das Volk haben mag — in diesem Falle steht es doch ganz anders. Wozu kann es gut sein, dass Lärm und wieder Lärm gemacht wird, dass sich, wie es im Februar 1874 geschehen ist, gar auch ein Verein gegen Eisenbahnunfälle in einem der fashionabelsten Clubs von Pallmall gebildet, aber dass inzwischen die Eisenbahnunfälle ihren Fortgang haben — während man das deutlich vor-

gezeichnete staatliche Handeln unterlässt? Was für einen Sinn hat es, dass man den „glorreichen Traditionen“ von der Freiheit des Gelderwerbes durch solche Versäumniss wieder und wieder Leben und Glieder von Menschen opfert, während die Bekenntnisse in den öffentlichen Untersuchungen abgelegt sind: diese Versäumniss hat Schuld daran gehabt?'

Selbst ein muthiger Beamter, wie Captain Tyler, welcher mit vielem Eifer für das Blocksystem und andere Sicherheitsmaassregeln gewirkt hat, sprach sich — im Gegensatze zu Colonel Yolland, seinem Collegen — vor dem Ausschusse von 1870 noch bestimmt gegen eine Erweiterung der Regierungsbefugnisse, insbesondere gegen die gesetzliche Einführung des Blocksystems aus — der Druck der öffentlichen Meinung sollte dies erzeugen, und diese öffentliche Meinung sollte durch gesteigerte Oeffentlichkeit der Inspectionsberichte über Unfälle angeregt werden [1]; er lehnte die „Verantwortlichkeit“ der Regierung für die Sicherheitsmaassregeln der Bahnen damals noch ab. War das die Folge der langen entmuthigenden Erfahrungen über Regierungsbefugnisse, welche den Eisenbahnverwaltungen unangenehm sind; war er unwillig geworden, ähnlich wie der Secretair des Handelsamtes Farrer, der gleich ihm ein Staatsbahnsystem als den einzigen Ausweg aus den herrschenden Zuständen ansieht und an einer ernsthaften Controle verzweifelt; oder aber, war der Einfluss seiner „praktischen“ Kenntnisse als Verwaltungsrath der Canadischen Bahn gross genug gewesen, ihm die flüssigen Schlagworte der Eisenbahnmänner mundgerecht zu machen: genug im Jahre 1873, zusammen mit der Bekehrung der grossen Eisenbahnverwaltungen für das Blocksystem, war Tyler ein rückhaltloser Anwalt der gesetzlichen Einführung geworden [2]).

Wird aber das Blocksystem zur gesetzlichen Vorschrift erhoben, und werden die sonstigen dürftigen Befugnisse der Controle erweitert, wird also namentlich eine beständige In-

[1]) Evid. 1870 qu. 1846—79, 1922—31, 1973—76.
[2]) Lords' Committee 1873 qu. 223—24.

spection über den Zustand der Bahn zugelassen [1]), so werden wir immer wieder auf die unausweichliche Frage zurückgeworfen: wie werden diese gesetzlichen Vorschriften gehandhabt werden, und wird nach den Erfahrungen dies neue Gesetz in den bisherigen Händen, — die Schwäche des Board of Trade ist nicht Ursache, sondern nur Symptom, — mehr werth sein als die alten?

Was ich auf Grund persönlicher Nachfrage von Seiten eines Eisenbahndirectors erfahren und im ersten Theile mitgetheilt habe über die Handhabung der Inspection vor der Eröffnung einer neuen Bahn [2]), das kann ich hier noch durch die amtliche Aussage Farrer's vor dem Lordsausschusse von 1873 — die er fast an demselben Tage gemacht, da ich jenes hörte — von der andern Seite her bestätigen [3]). Die Great Western baute bei Paddington (Londoner Station der Great

[1]) In der Session von 1874 sind hierzu keine Aussichten. Ich weiss nicht, ob die königliche Commission über Eisenbahnunfälle in diesem Augenblicke (3. Juni 1874) schon niedergesetzt ist; aber gerade die Niedersetzung einer Commission bedeutet Hinausschiebung einer Maassregel auf 1—2 Sessionen. Wie wir noch im vierten Capitel sehen werden, hat das am Ende Februar 1874 eingetretene Ministerium Disraeli womöglich noch weniger Neigung als das Ministerium Gladstone, an die Eisenbahnfrage zu rühren; ein oder zwei Mitglieder mögen ihre persönliche Ansicht darüber haben, müssen dieselbe aber aufsparen, bis sie wieder auf den Bänken der Opposition sitzen. Mit mehr Muth, aber freilich zugleich unter dem Einflusse der Erfolge von einigen Arbeitercandidaten für das Parlament, hat Disraeli zwei Forderungen der Arbeiterpartei aufgenommen; er hat erstens Mundella's Neunstundenbill vom vorigen Jahre sehr entgegenkommend behandelt, zweitens für die Beschwerden über die Arbeitsverträge und Verwandtes wenigstens eine königliche Commission gewährt. Man irrt, wenn man ein System „conservativer“ Maassregeln auf der einen Seite, ein System „liberaler“ Maassregeln auf der andern, in irgend einem festländischen Sinne bei diesen beiden Gegnern sich vorstellt. Die Beschränkungen der Schankwirthschaften hat Gladstone eingeführt; Disraeli versöhnt die Gastwirthe, indem er ihnen ein Stück davon nachlässt und die „Freiheit des Gelderwerbes“ rettet.

[2]) Bd. I, S. 298—99.

[3]) Evid. Lords' Committee 1873 qu. 1497—1506.

Western) eine Niveaukreuzung, welche über die Metropolitan ging; sämmtliche vier Inspectoren des Board of Trade erklärten, diese Kreuzung sei gefährlich und dürfe nicht zugelassen werden; die von dem Handelsamte daher verlangte Ueberbrückung erschien der Great Western zu kostspielig, und sie eröffnete dieses neue Stück ihrer Bahn für den Betrieb, ohne weiter nach den Vorschriften der Behörde zu fragen. Das Handelsamt klagte nun beim Court of Chancery: nach einigen Zweifeln über die gesetzlichen Vollmachten der Behörde wurde der Process in der Hauptsache zu ihren Gunsten entschieden. Was aber geschah? Das Handelsamt überzeugte sich in dem Processe, die verlangte Aenderung würde der Great Western bedeutende Kosten verursachen; es verstand sich daher zu einem Vergleiche vor dem Gerichtshofe, wonach die Great Western in der folgenden Session des Parlaments eine Bill einbringen sollte, um Vollmacht zu erlangen zum Bau der Brücke, inzwischen aber den Betrieb der als gefährlich erklärten Bahnstrecke ungehindert fortsetzen sollte.

Qu. 1499. „Und inzwischen ist das Publicum der Gefähr ausgesetzt?“ — Ja, wir meinten, es sei besser, abzuwarten, als den grossen Verkehr der Gesellschaft zu stören.

„Das Handelsamt hatte doch aber die Eröffnung der Strecke nicht gestattet?“ — Nein, eben nicht; das war ja der Gegenstand unseres Processes gegen die Great Western.

„Wie konnten Sie sie denn die Linie eröffnen und befahren lassen?“ — Sie eröffneten sie wider das Gesetz, ohne Erlaubniss.

„Also befahren sie die Strecke jetzt wider das Gesetz?“ — Jawohl. Sie sagen, es sei gesetzlich. —

Diese Thatsachen theilte Farrer mit, um sich gegen die Einführung des Blocksystems von Gesetzeswegen zu wehren. Und um dieses zu verstärken, fügt er ein gut Theil von dem den Eisenbahnmännern beliebten Apparat üblicher Schlagworte hinzu, welchen Börsenberichterstatter heutzutage Volkswirthschaftslehre zu nennen pflegen. Man werde durch solche Gesetze den Trieb zu Verbesserungen einengen, man werde

durch den Zwang ein Minimum erzielen, gerade so viel, als eben zur Erfüllung des Gesetzesbuchstabens nöthig ist; die Eisenbahnverwaltungen würden froh sein, wenn ihnen die Verantwortlichkeit für die Sicherheit abgenommen und auf das Board of Trade gewälzt würde; und dergleichen Dinge mehr. Der Druck der öffentlichen Meinung soll es allein thun. — In der That, wenn er von der Ausführung der Gesetze sprach und seine Erfahrungen mittheilte, so hatte er in diesen Grenzen vollkommen Recht; jener üblichen Redewendungen bedurfte es dazu gar nicht. Und gewiss ist weder dem einen Secretär des Handelsamtes noch dem andern ein Vorwurf zu machen für diese Zustände; nur wundert man sich, dass ihnen in solcher Wirksamkeit nicht die Hoffnung schwindet. Doch darüber mehr im weiteren Verlaufe [1]).

Ein Zweites führte Farrer an; er wies auf die wahrscheinliche Ungerechtigkeit der Handhabung eines solchen Gesetzes hin. „Führen Sie das Blocksystem gesetzlich ein," sagte er; „der Inspector wird verlangen auf dieser oder jener Bahn, dass laut des Gesetzes dies oder das geschehe. Was wird dann erfolgen? Ist es eine jener grossen Gesellschaften, so werden sie mit ihrem mächtigen Einflusse zu uns kommen und sich dem widersetzen; und die Folge wird sein, dass höchst unbillige Ausnahmen zugelassen werden" [2]). Was Farrer hier eingesteht und vor ihm schon 1870 Yolland [3]) — nicht er ist es, welcher diesem Drucke weicht, sondern sein wechselnder Vorgesetzter —, das trifft mit dem zusammen, was von

[1]) Man geht zu weit, wenn man meint, diese permanenten Beamten der englischen Ministerien seien nur solche, welche durch Mangel an Vermögen gehindert sind, die übliche staatsmännische Laufbahn zu betreten. Der erwähnte Mann z. B. ist, wie ich zufällig erfahren habe, ausserordentlich vermögend, und selbst das grosse Secretärgehalt ist unbedeutend gegen seine sonstigen Einkünfte.

[2]) One of the great companies may come to the Board of Trade with powerful influence and eminent engineers and oppose it, and in that case you might get into a system of most unfair exemptions qu. 1496.

[3]) J belong to the Board of Trade, but J think, it is very susceptible to influence as regards railway matters. Evid. 1870, qu. 1535.

der entgegengesetzten Seite her berichtet wird. Den kleinen, armen Gesellschaften gegenüber gelingt es, die Gesetze geltend zu machen, ja sogar sie mit ungewohnter Kühnheit auszulegen. So hat man die Befugniss der Controle vor Eröffnung einer neuen Bahnstrecke neuerdings benutzt, um die Einführung des Interlockingsystems als Bestandtheil der neuen Strecke wegen der Sicherheit zu verlangen [1]) — den kleinen gegenüber [2]). Noch im Jahre 1870 war man sich nicht einmal theoretisch darüber klar, ob das Gesetz von 1842 dieses Recht einschliesse. Wie weit man aber den grossen gegenüber mit solcher Ausdehnung der Befugnisse da, wo der freie Wille der Bahnverwaltungen nicht mit ihnen zusammentrifft, kommen kann, das glaube ich jetzt ausreichend gezeigt zu haben.

Nicht an den Inspectoren des Board of Trade liegt die Schuld; wird ihnen doch von dem Ingenieur einer der grössten Bahnen das Zeugniss ausgestellt, was sie verlangen, sei „billig“ und „praktisch“ [3]), und man verständige sich mit ihnen sehr oft; auch die andern Eisenbahnmänner versagen ihnen in der Hauptsache dieses Zeugniss nicht, wenn sie es auch nicht immer in so freier Form gewähren, oder wenn sie auch einmal einen Brief in die Times oder an das Board of Trade schicken, worin sie sich über diese Leute beklagen, die ihnen darein reden wollen und doch im praktischen Geschäft noch keinen Shilling verdient hätten. Der Vorwurf, welcher den vier Inspectoren sonst wohl öfter gemacht worden ist [4]), dass sie einander widersprechen in ihren Anforderungen, ist widerlegt: in allen technischen Fragen einigen sie sich collegialisch [5]). Unterschiede der Temperamente und der Ansichten über gesetzgeberische Schritte sind natürlich nicht zu vermeiden. So wollte Colonel Yolland schon 1870 das Blocksystem

[1]) Captain Tyler Lords' Committee 1873 qu. 288, qu. 737.

[2]) S. L. Mason, North British, ibid. qu. 1474—79.

[3]) they are very fair and practical, Rich. Johnson, Great Northern 1873, qu. 426.

[4]) O'Brien Committee 1870 qu. 326—27.

[5]) Tyler, Committee 1870 qu. 1949.

durchweg von Gesetzeswegen eingeführt wissen, Tyler sich mit dem Druck der öffentlichen Meinung begnügen; so beschwerten sich Beide, dass gerade die grossen, reichen Gesellschaften am langsamsten seien bei der Einführung des Blocksystems, und hielten ihnen eine Anzahl armer Gesellschaften zum Muster vor [1]; Hutchinson, ein dritter Inspector, nahm die grossen Gesellschaften gegen diese Klagen in Schutz [2]. Der Eine wollte bei Erlass des Gesetzes 5 Jahre, der Andere 7 Jahre Frist zur Einführung lassen [3].

Die meisten Eisenbahndirectoren bemühen sich zum mindesten, in artiger Weise zu versichern [4], man beachte und erörtere die Empfehlungen der Inspectoren im Verwaltungsrathe. Nicht Jeder sagt es so gerade heraus, wie Allport im Jahre 1870, die Eisenbahnverwaltungen thun und unterlassen, was sie für gut befinden, ohne Rücksicht auf das Board of Trade, das sich mit seinen Anempfehlungen und Berichten ihnen aufdränge [5]. Und nicht Jeder widerspricht sich selber so offen, wie der Director der London, Chatham and Dover, J. S. Forbes, welcher, gleich seinen Genossen [6], von dem verhassten „interference" eine Gefährdung der Sicherheit prophezeit, zu gleicher Zeit aber es für dringend wünschenswerth erklärt, dass nach continentalem Muster die Passagiere im eigenen Interesse (bei Einsteigen und Aussteigen) durch strenge Polizeivorschriften zur Ordnung angehalten werden [7]. In allen diesen Widersprüchen immer nur Eins consequent, Eins ohne Widerspruch — der beschränkte Egoismus, der sich selber zum Princip erhebt. Wie willkommen dagegen ist ihnen das aufdringliche Board of Trade da, wo es ihrem Eigennutze zu

1) Lords' Committee 1873 qu. 60—61.

2) Lords' Committee 1873 qu. 207—09.

3) Hutchinson ibid. qu. 201.

4) Evid. 1870 qu. 438—441, 1304—05. Royal Commission 1866 qu. 13548—50. Evid. 1870 qu. 836—38.

5) Commons' Committee 1870 qu. 637.

6) Vgl. Royal Commission 1866 qu. 12887—92 (Clarke, Great Northern), qu. 17090—99 (Bidder).

7) Committee 1870 qu. 1171, 1216—18.

Hülfe kommen soll: bei den Reformvorschlägen zur Beschränkung der Ersatzpflicht wird statt der Juries ein Schiedsamt beim Board of Trade von allen Seiten mit Begeisterung aufgenommen [1])!

Laing, der einstige Beamte des Board of Trade vom Jahre 1844—45, jetzt Vorsitzender des Verwaltungsraths der London and Brighton, bezeichnet vor dem Ausschusse von 1870 als ein Vorurtheil der Eisenbahnmänner das Misstrauen, welches sie gegen das „Interference" des Board of Trade haben — ein Vorurtheil, welches er selber nicht theile [2]).

Kaum etwas tiefer liegt, öfters sogar ausgesprochen von einzelnen Vertretern der Behörde selber, die Ansicht, welche unzähligemal wiederkehrt, die Verantwortlichkeit für die Sicherheit werde getheilt oder den Gesellschaften ganz abgenommen [3]), wenn das Gesetz es unternimmt, irgend eine Maassregel für die Sicherheit mit Zwang aufzuerlegen. Indess wie oft auch und wie plausibel dieser Grund angeführt wird, so beweist er, gleich allen jenen Schlagworten, zuviel und darum nichts. Ist er richtig, so ist jeder obrigkeitliche Befehl an einen Unternehmer für die polizeiliche Sicherheit eine Gefährdung dessen, was die Obrigkeit gerade erreichen will: denn nach jener oberflächlichen Psychologie wäre der Hergang der, dass nun der Unternehmer erklärt: wohlan, jetzt verlass' ich mich auf Eure Vorschrift und lege die Hände in den Schooss; denn die Obrigkeit bürgt jetzt für die Sicherheit des Betriebes. Die Thatsachen selber haben für unsere Frage diese Folgerung widerlegt. Die Eröffnung der Metropolitan Railway wäre niemals ohne die Bedingung des Blocksystems zugelassen worden; hat diese Bedingung die Sicherheit vermindert [4])? Die Erfahrung von zehn Jahren hat auf's glänzendste das Gegentheil bewiesen [5]).

1) Committee 1870 qu. 2169, 1247—49.

2) qu. 1023 30.

3) Report of the Royal Commission 1867, p. 78—80; Evid. 1870 Watkin qu. 959.

4) Yolland 1870 qu. 1534.

5) Fenton 1873 qu. 1242—45.

Was aber die intellectuelle Befähigung der Inspectoren anlangt, so darf man wohl Captain Tyler beistimmen, wie ihm thatsächlich mehrere Eisenbahndirectoren zustimmen [1]), wenn er aussagt [2]), dass die Inspectoren des Board of Trade beständig in Communication mit den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen des Landes stehen, beständig Gelegenheit haben, die Verbesserungen auf den verschiedenen Bahnen kennen zu lernen und zu vergleichen, beständig durch die Untersuchungen der Unfälle mit den Schäden und Ursachen der Verunglückungen auf allen Bahnen sich vertraut machen — und dass, wenn sie dann nicht besser qualificirt sind, als der Ingenieur der einzelnen Eisenbahn, es der Fehler ihrer eigenen Unfähigkeit und nicht der Umstände ist, in welche sie gestellt sind.

Schon im Jahre 1866 hat vor der königlichen Commission der einstige Director der London and North Western, Captain Mark Huish, welcher im übrigen wie irgend Einer für die Freiheit der Eisenbahngesellschaften und deren gemeinnützige Erfolge eintrat, in sehr deutlichen Worten den Inspectoren ein zustimmendes Zeugniss ausgestellt [3]). Ich bin für Zwecke der Sicherheit, sagt er, niemals zurückgeschreckt vor jener Controle der Regierung, gegen welche manche Eisenbahndirectoren so eingenommen sind; ich bin vielmehr der Ansicht, dass diese Inspectoren vermöge der Erfahrung, auf der ihre Wirksamkeit beruht, und vermöge ihrer Unparteilichkeit die sehr geeigneten Beschützer der öffentlichen Interessen sind und dass sie daher erweiterte Vollmachten haben müssen. Die Vollmachten des Handelsamtes sollten nicht erlöschen mit dem Augenblicke, wo die Bahn eröffnet ist; denn ich weiss von zahlreichen Fällen, wo man gerade für den Moment der Besichtigung die neue Bahn zurechtstutzt, und danach ist es mit den Vollmachten vorbei. — Derselbe Zeuge hält die gesetzliche Einführung eines einheitlichen Signal-

[1]) Grierson 1870 qu. 2062—65

[2]) Evid. 1870 qu. 1924; vgl. Colonel Yolland qu. 1606, 1664.

[3]) qu. 15929—63.

systems für ganz leicht; anfangs würden die Eisenbahnverwaltungen sich etwas wundern, aber bald einsehen, dass es zu ihrem eigenen Vortheil ist.

Und schon in dem Ausschusse des Jahres 1853 hatten die beiden Mitglieder Cardwell und John Bright, beide als Fragesteller, wie es öfter geschieht, einen durch die Antworten der Zeugen vermittelten Dialog über dies Thema geführt. Bright fragte [1]: Nicht wahr, diese Ingenieure, die ins Handelsamt treten, sind Leute, die nichts von den Eisenbahnen verstehen? Der gefragte Eisenbahndirector antwortet mit einem herzhaften Ja. Und nicht wahr, mancher ist gar darunter, der sich auf weiten Reisen befand, als in England die Eisenbahnen gebaut wurden? Ja wohl, Sie meinen Captain Wynne, den hab' ich früher auf Mauritius getroffen [2]. Und ist es nicht dennoch wahr, fragt Cardwell, dass solche Ingenieure vom Handelsamte fortgeholt und mit vierfachem Gehalte als Eisenbahndirectoren angestellt werden? Gewiss. — Wenn nun solche Männer wie Bright an die Spitze des Handelsamtes treten, was ist da zu erwarten? Und wenn die meisten andern, welche zu diesem Posten gelangen, weit unbedeutender sind als Bright (soll er doch das Handelsamt verlassen haben, weil es eine gar zu nichtige Stellung war), was lohnt es da, Verbesserungsvorschläge zu machen, deren Durchsetzung gegen einen mächtigen Widerstand in solche Hände gelegt wird? —

Gegen Behauptungen aber, wie diejenige, welche Cawkwell [3], der Nachfolger von Captain Huish, machte, es könne keine Regierungs-Inspection besser sein als die eigene — denn die Gesellschaft riskire Geld bei einem Unfalle, die Verwaltung vertrete das Interesse der Eisenbahngesellschaft, aber ein königlicher Eisenbahninspector „repräsentire Niemand" —

[1]) Der Zeuge ist Captain Laws, Director der Lancashire and Yorkshire, Evid. 1853 qu. 3759—63.

[2]) Vgl. dazu qu. 3771, wo Bright erzählt wird, wie lax das Board of Trade bei der Eröffnung neuer Bahnen gewesen ist; und qu. 3783—86, wo derselbe Zeuge zwei schwere Unfälle auf die zu frühzeitige Eröffnung einer neuen Bahn zurückführt.

[3]) Royal Commission 1866 qu. 11695—704.

gegen solche Behauptungen bedarf es wohl keiner Entgegnung. Und wenn man sie erwähnt, so ist es nur, um einen Beitrag zu liefern zur Physiologie und Pathologie der reinen Lehre des Manchesterthums. Zu jener Behauptung fügte Cawkwell die andere: die englischen Eisenbahnen sind im bestmöglichen Zustande, sonst würde sie das Publicum ja nicht benutzen. —

Angesichts der hier mitgetheilten Thatsachen und Zustände bewegen wir uns stets in dem Zirkel, dessen Fehler uns auf die Schwäche der Ausführung in allen den Fällen, wo ein Widerstand sich erhebt, zurückverweist, welches nun auch die Ansprüche sind, die technisch gemacht werden müssen. So kommt es denn, dass in der That der entscheidende Druck von der öffentlichen Meinung ausgeht, damit das Nothwendige geschehe, und nicht von irgend einer Behörde; diese kann nur den Druck befördern, aber nicht selbstständig erzeugen. So ist es mit dem Blocksystem bisher ergangen. Derselbe Zeuge erkennt kurz hintereinander in seinen Aussagen an, dass, wenn das Parlament das Blocksystem allgemein anbefehlen wollte, es wohl ausführbar wäre, wie schwer es auch sein würde[1]), und das Parlament sei vielfach hart gegen die Eisenbahngesellschaften[2]); aber ein derartiges Gesetz durch das Board of Trade durchzuführen, würde „übermenschliche Gaben“ voraussetzen[3]). Und was dies objectiv bedeutete, das hat neuerdings die Erfahrung bewiesen bei der gesetzlichen Einführung (1868) der Communication zwischen Passagier und Schaffner.

Vor der königlichen Commission von 1865—66 waren begründete Bedenken gegen diese Vorschrift geltend gemacht. Zwar war man längst mit einer solchen Abhülfe gegen die Gefahr des Coupésystems umgegangen; aber es wurde geltend gemacht, dass der Missbrauch der Communication, sei es aus Aengstlichkeit, sei es aus Leichtsinn, Unfälle herbeiführen könnte[4]). Dennoch wurde das Gesetz entworfen, welches wir

1) Grierson Committee 1870 qu. 2092—94.
2) Grierson ibid. qu. 2123.
3) Grierson 1870 qu. 2062—65.
4) Royal Commission Evid. qu. 12756, 14618—35, 17582—89.

kennen. Da, wo die Vorrichtung eingeführt worden ist, hat sich weder ein ernster Unfall, wie er befürchtet wurde, daran geknüpft, noch hat dieselbe einen Unfall abgewehrt, wie der Director der South Eastern 1870 versichert [1]). Allport behauptet 1870 ähnlich, sie sei überflüssig, und obwohl sie seit 1. Juli 1869 auf seiner Bahn in Gebrauch, sei nur einmal ein Fall vorgekommen, wo sie von einigem Nutzen hätte sein können; aber sie war durch Mangel an Anwendung in Unordnung gekommen; und obenein ist es mit einigen Schwierigkeiten verknüpft, zu der Signalschnur zu gelangen, damit kein frivoler Gebrauch gemacht werde [2]). — Indessen wie wurde das Gesetz von dem Board of Trade gehandhabt? Das Gesetz hatte vorgeschrieben, diese Behörde solle über den technischen Apparat für den bestimmten Zweck, den alle Bahnen anzunehmen hätten, befinden. Das Resultat davon ist, dass, wie J. S. Forbes vor dem Ausschusse von 1870 erklärt, das Board of Trade alles genehmigt, was wir von ihm genehmigt zu sehen wünschen [3]). Auf diese Aussage beruft sich einige Tage später auch Colonel Yolland da, wo er den Wunsch ausspricht, möglichst Alles von Parlamentswegen zu thun und möglichst wenig dem Board of Trade zu überlassen. „Ich gehöre ja selber dazu, aber ich muss leider meine ehrliche Meinung sagen, und die ist, dass diese Behörde in Eisenbahndingen den Einflüssen sehr zugänglich ist, wie das ja die Antwort von Mr. Forbes bestätigt [4])." Ja, er geräth in eine gewisse Verlegenheit, als er aufgefordert wird, zu erklären, wie der innere Verwaltungsapparat des Board of Trade zur Controle der Eisenbahnen eigentlich aussieht [5]). Und Captain Tyler giebt für den vorliegenden Fall die praktische Erläuterung dazu [6]).

[1]) Eborall Committee 1870 qu. 2202—06.

[2]) 1870 qu. 725—34. Gegen frivolen Brauch schreibt aber das Gesetz von 1868 eine Strafe von £ 5 vor.

[3]) The Board of Trade will approve of anything almost that we ask them to approve of. qu. 1206.

[4]) 1870 qu. 1535.

[5]) 1870 qu. 1700—06.

[6]) Evid. 1870 qu. 1950.

Tyler wurde von der Behörde beauftragt, über das einzuführende System Bericht zu erstatten; dies geschah in grosser Ausführlichkeit; er empfahl das elektrische System zur Communication, und der Bericht wurde dem Parlament vorgelegt; darauf verreiste Tyler für einige Zeit, Colonel Yolland nahm die Sache in die Hand und berichtete in gleichem Sinne. Nun kamen verschiedene Eisenbahnmänner zum Präsidenten des Board of Trade, machten ihm Vorstellungen, und er sagte ihnen, sie möchten doch ein System annehmen, welches sie wollten. Dies aber war das Schnursystem („rope“ oder „cord“), und gerade gegen dies hatten die beiden Inspectoren sich in langen Berichten ausgesprochen.

Darauf regte Tyler den Gegenstand nur in seinen Berichten an, wie er denn seit lange bis zu dem Zustandekommen des Gesetzes dafür gewirkt hatte [1]), weil er auf Grund von Erfahrungen überzeugt war, es sei hier auf verhältnissmässig einfache Weise den mannigfaltigen Gefahren (Feuer, Mordanfall, Wahnsinn) vorzubeugen [2]). Während die grossen Eisenbahnen sich weiterhin mit dem Cordsystem begnügten, dessen Unzulänglichkeit Tyler mit vieler Sorgfalt nachgewiesen hatte, munterte in Folge einer Interpellation im Unterhause ein Schreiben des Mr. Malcolm (Assistant Secretary des Railway Department) vom 15. Juli 1872 an den Vorsitzenden des Ausschusses der Eisenbahndirectoren, Mr. Allport, die Eisenbahnverwaltungen auf, sich auf das Schreiben vom 27. Februar 1869, — worin sich das Board of Trade vorbehalten hatte, die Frage des Communications-Apparates neuerdings in Erwägung zu ziehen, wenn sich das Cordsystem unzulänglich erweisen sollte, — zu anderweiten Maassnahmen in Vernehmen zu setzen. Letztere Bedingung

[1]) General Report on Accidents in 1871 by Captain Tyler p. 22—28.

[2]) Die Bestimmung des Gesetzes, dass die Vorrichtung nur anzubringen sei bei Zügen, die mehr als 20 miles in der Stunde zurücklegen, hält Tyler für so ungehörig, dass er meint, sie könne nur durch ein Versehen (mistake) in das Gesetz gekommen sein. Report on Accidents in 1871 p. 28.

aber sei jetzt eingetreten, und zahlreiche Klagen seien an die Behörde gelangt. Daher sei sie entschlossen, ihre Genehmigung zu dem alten Apparat zurückzuziehen, und ersuche daher die Verwaltungen um andere Vorschläge binnen drei Monaten. Allport antwortete, jetzt sei die Jahreszeit sehr ungünstig, seine Collegen zu versammeln, und schlug vor, bis Ende des Jahres die Genehmigung in Kraft zu lassen. Demzufolge wurde bis 1. Januar 1873 dieselbe aufrecht erhalten. Tyler empfiehlt in seinem Berichte für 1871 das System, welches der Telegraphen-Ingenieur der South Eastern, Mr. Walker, dort eingeführt hat [1]). Nach einem Jahre, in dem Berichte über die Unfälle von 1872, Ende 1873, theilt Captain Tyler mit, die Sache stünde ziemlich auf dem alten Flecke [2]).

Am Schlusse des ersten Bandes habe ich das Rundschreiben mitgetheilt, welches am 22. Nov. 1873 das Handelsamt an die Eisenbahnverwaltungen richtete. Dasselbe ermahnte angesichts der Ergebnisse des so eben veröffentlichten Berichtes über die Unfälle des Jahres 1872, und zwar nicht bloss der Unfälle an Passagieren, sondern namentlich auch derer an Eisenbahnbediensteten, zu grösserer Sorgfalt, indem „sich Ihrer Majestät Regierung die Freiheit vorbehielt, zu jeder Zeit gesetzgeberische Maassregeln nöthigenfalls in Erwägung zu ziehen“, indem sie zugleich aber hoffte, die eigenen Maassnahmen der Eisenbahnverwaltungen würden dieses überflüssig machen.

Jenes Rundschreiben, sofort in der Times veröffentlicht [3]), machte grossen Eindruck auf die öffentliche Meinung: sofort erfolgte wieder eine Anzahl Leitartikel, voll Unwillen über das Verhalten der Eisenbahnverwaltungen. Schon damals, als die Bill des Lord Buckhurst fiel, äusserte die Times lebhafte Unzufriedenheit darüber, dass keine gesetzliche Maass-

[1]) Vgl. Appendix No. 4 des Report on Accidents in 1871, wo eingehende Erläuterung von Mr. Walker gegeben ist.

[2]) Report p. 26.

[3]) Wenn irgend etwas rückhaltlose Anerkennung verdient, so ist es dieser Brauch, alle für das Volk wichtigen amtlichen Schriftstücke, Berichte, Ausweise u s. w. sofort der Oeffentlichkeit zu übergeben.

regel zu Stande gekommen sei [1]. Wir zweifeln, schrieb sie, ob die Gründe, welche den Lords-Ausschuss zur Verwerfung veranlasst haben, ausreichend erscheinen werden in den Augen des Publicums. Wir hören, dass dreizehn der bedeutendsten Gesellschaften das Blocksystem (und Interlockingsystem) schon angenommen haben und mit der Einrichtung fortschreiten; aber thun sie es so schnell als sie können? Es scheint uns, die Lehren einer ziemlich langen Erfahrung sind alle gegen die Annahme, dass die Eisenbahngesellschaften dem Einflusse ihrer eigenen Berechnungen von Gewinn und Verlust oder ihrem eignen Gutbefinden von den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit überlassen werden können. . . Grossen Eindruck scheint auf den Ausschuss die Versicherung der Eisenbahndirectoren gemacht zu haben, dass in der angegebenen Frist (von fünf Jahren) die Einrichtung nicht beendet werden könne; aber ein Eisenbahnverwaltungsrath von hohem Rufe hat einst in unseren Spalten erklärt, dass Eisenbahndirectoren stets behaupten werden, diese oder jene neue Einrichtung sei unmöglich, welche, wenn sie einmal befohlen worden wäre, in einer halben Stunde in Angriff genommen werden würde [2].

Auf das Rundschreiben kamen Antworten an das Handelsamt von einer Anzahl der grossen und anderen Gesellschaften [3])

[1]) Times April 26, 1873.

[2]) That the necessary arrangements „could not“ within the given period „be completed“ was, we can easily believe, a point pressed very strongly on the Committee by professional witnesses; but a Railway Director of high renown once declared in our columns that managers would always be found to affirm the impossibility of a proceeding which, when once it was made obligatory, they would begin to enforce in half-an-hour. In short, if the alternative before us is, as the Committee appears to think, either the proposed legislation or, for the present, no legislation at all, we regret that the former course was not preferred. A certain amount of hardship to Companies here and there it is possible there might have been; but is there no hardship to the public in leaving travellers deprived of those securities for life and limb which are clearly desirable and confessedly attainable? We think the latter grievance decidedly the greater of the two.

[3]) Auch diese sind (Februar 1874) veröffentlicht, zunächst um dem

Diejenigen, welche das leichteste Gewissen hatten oder doch wenigstens in dem Unfallsberichte für 1872 auf jener Liste der Unfälle am günstigsten standen, antworteten zuerst. Die London, Brighton and South Coast (Vorsitzender des Verwaltungsrathes Laing), welche im Jahre 1872 auf ihren 345 miles nur 3 Zugunfälle gehabt (gegen 31 auf der Lancashire and Yorkshire mit 446 miles, 10 auf der Manchester, Sheffield and Lincolnshire mit 258 miles, 35 auf der London and North Western mit 1539 miles), zählte alles das auf, was sie für die Sicherheit gethan hatte und wie niemals Geldrücksichten solche Maassregeln gehindert hätten, obwohl die Bahn im Durchschnitte der vier Jahre 1867/70 auf ihr Actien-Capital von nahezu 7 Mill. Pfd. St. kaum $^1/_2$ % Dividende gezahlt hatte. — Die Highland (mit nur 2 Unfällen auf 342 miles), welche bereits vor dem Ausschusse im Frühjahr 1873 mitgetheilt hatte, dass sie das Blocksystem durchweg eingeführt, — eine Thatsache, auf welche Tyler hinwies, da er jetzt verlangte, es sollten alle Bahnen ohne Unterschied dazu gezwungen werden — folgte mit ihrer Antwort: während der achtzehn Jahre, seit das erste Stück der Highland eröffnet worden, sei unter den 16 Mill. Passagieren, die in diesem Zeitraum auf ihr befördert seien, nur fünf verletzt und kein einziger getödtet worden und das bei einem gebirgigen Terrain und bei Ungunst der Witterung; schon sehr frühe, vor 10 Jahren, hätte sie das Blocksystem angewendet und damals nicht auf, sondern gegen die Empfehlung des Capt. Tyler. [1]) — Aehnlich

Parlamente vorgelegt zu werden. Hinzugefügt sind Schlussbemerkungen des Mr. Malcolm, welcher die Güte gehabt hat, mir dies Actenstück zuzusenden.

[1]) Es handelt sich hier um „single lines“ — nicht die Regel in England — auf welchen Züge kommen und gehen, also Zusammenstösse in entgegengesetzter Richtung zu verhüten sind. Tyler rieth 1863 der Highland von dem Blocksystem ab und rieth dringend zum „train staff“, der alten Signalweise, wie sie vor dem Blocksystem meist eingeführt war. Auch jetzt noch wird für „single lines“ eine Combination des „train staff“ mit dem Blocksystem empfohlen. Vgl. die Correspondenz Malcolm's mit der Highland in Folge jener Bemerkung (p. 9

versichert der Verwaltungsrath der South Devon, seit ihrem Anfange im Jahre 1846 sei sie mit telegraphischem Signalsystem versehen worden und niemals sei ein Todesfall vorgekommen. Im ganzen Jahre 1872 gab es nur einen geringfügigen Zusammenstoss. — Dann die London and South Western, welche auf 648 miles im Jahre 1872 nur 3 Zusammenstösse gehabt hatte und jetzt, ähnlich wie vor dem Ausschusse im Frühjahr 1873, hervorhob, wie 419 miles bereits unter dem Blocksystem seien, 88 demnächst eröffnet und der Rest im folgenden Jahre hergestellt werden sollte.

Etwas langsamer kamen die Antworten der grossen Gesellschaften: London and North Western, Midland, Great Western, Lancashire and Yorkshire, North Eastern, Great Eastern.

Da klang der Ton bei Einzelnen ganz anders. Die London and North Western, welche obenan stand auf der Liste der Unfälle seit drei Jahren hintereinander, und deren Director vor dem Ausschusse der Lords ein halbes Jahr vorher eingestanden, wie viel seine Gesellschaft versäumt hatte, begann ihr von dem Chairman, Rich. Moon, unterzeichnetes Schreiben.

„Ich bedauere, dass Sie in dem Schreiben gegen diejenigen, welche die Eisenbahnen dieses Landes verwalten, den schwersten Vorwurf implicite geäussert haben, nämlich dass sie die Mittel vernachlässigen, welche für die Sicherheit des Publicums zu ihrer Verfügung sind; ich bedauere es nicht nur deshalb (der Ton erinnert an denjenigen, welchen diplomatische Depeschen einer Grossmacht an einen Kleinstaat im Falle besonders grossen Missfallens annehmen), weil solche Beschuldigung ungerecht ist gegen diejenigen Herren, welche mit mir in der Leitung dieses grossen Unternehmens zusammenwirken,

bis 11), welche im Board of Trade scheinbar eine unangenehme Ueberraschung erregte. Sollte daraus wirklich zu folgern sein, dass Tyler im Jahre 1863 die Vorzüge des Blocksystems noch nicht gebührend schätzte, so würde das um so mehr beweisen, dass — anders als die Eisenbahndirectoren behaupten — auch die Inspectoren bedächtige Leute sind.

sondern weil sie meinen Bemerkungen die Form der Controverse geben kann, während mein einziger Wunsch ist, unsere Schwierigkeiten auseinanderzusetzen, unsere Maassregeln zu deren Ueberwindung, unsere Anstrengungen, die wir gemacht haben, um für das Publicum alles Mögliche zu thun und vor Allem die Sicherheit desselben zu wahren, welche, um das Geringste davon zu sagen, mir und meinen Collegen eben so sehr am Herzen liegt, als es füglich bei Ihrer Majestät Regierung der Fall sein kann" [1]).

In diesem Tone, der sich am Schlusse des citirten ersten Absatzes in bedenklichem Grade der Insulte nähert — man vergleiche damit den gemessen ängstlichen Ton des Rundschreibens selber, — wird dann gezeigt, was die London and North Western alles gethan habe. Man geht von den statistischen Ziffern Tyler's aus; man schweigt aber von den beschämenden Zahlen jener Liste, auf der sie eine so schlimme Stelle seit drei Jahren einnimmt; man beschränkt sich auf die Vergleichung der Todesfälle durch Zusammenstösse 1846 bis 1872 [2]), deren Werthlosigkeit ich zur Genüge dargethan habe; und das ist ja die Gefahr der Statistik dieser Art, dass sie nicht bloss an sich nichtig ist, sondern mit begierigen Händen ergriffen und bei solcher Gelegenheit nützlich verwendet wird.

Der Vorsitzende der Midland „bedauert" in seiner Antwort ebenfalls und vor Allem, dass Ihrer Majestät Regierung zu glauben scheine, ein grosser Theil der Unfälle sei solchen Ursachen zuzuschreiben, welche innerhalb der Controle des Verwaltungsrathes liegen. Auch hier wird der unvermeid-

[1]) and above all, to secure their safety which, to say the least of it, is as pressing a cause of anxiety to me and my colleagues as it can possibly be to Her Majesty's Government p. 17.

[2]) Bd. I, S. 297. Es ist befremdend, dass Captain Tyler, der sonst ein gescheidter und umsichtiger Urtheiler ist, diese Uebersicht überhaupt in jedem seiner Jahresberichte mittheilt und sogar voranstellt. Daraus geht sie dann jährlich in die Times, aus dieser in die Feuilletons und leider auch in die Handbücher der Statistik über.

liche statistische Beweis geführt, wonach im Jahre 1870 1 Reisender auf $4^1/_2$ Mill. getödtet ist, im Jahre 1872 bloss 1 auf $17^1/_2$ Mill., — „was für sich ein deutlicher Beweis ist von der fortgesetzten Sorgfalt und Wachsamkeit der Eisenbahnverwaltungsräthe“ [1]). Diese Beweisführung ist freilich noch viel ärger als die Tabelle selber; denn letztere zeigt, dass in den vier Jahren 1866/69 1 Reisender auf 13 Mill. getödtet wurde!

Desgleichen hat der Chairman der Great Western „vor allen Dingen dem Bedauern seines Verwaltungsrathes Ausdruck zu geben darüber, dass Ihrer Majestät Regierung es für angemessen erachtet habe, ihm einen Brief zu schicken, welcher gegen die Leitung seines Unternehmens Vorwürfe so schwerer Art enthalte.“

Die kleinere Lancashire and Yorkshire ist bescheidener und verräth etwas vom reuigen Sünder; sie erklärt am Schlusse [2]), sie beklage sich nicht darüber, dass die Regierung die Aufmerksamkeit auf diese wichtigen Dinge lenke, und sie wolle fortfahren, ihre Verbesserungen für die Sicherheit der Reisenden auszudehnen. Aehnlich auch die North Eastern.

In einem vortrefflichen kritischen Referat über diese Antworten der Eisenbahnverwaltungen, welches Mr. Malcolm im Februar 1874 an den Präsidenten des Handelsamtes erstattete [3]), konnte er zur Bestätigung seiner Repliken gegen die Rechtfertigungsgründe der Gesellschaften leider als das schlagendste Argument die traurige Thatsache anführen, dass in dem letzten Halbjahre 120 Passagiere getödtet und 984 verletzt waren, davon 48 getödtet und 854 verletzt ohne ihre Schuld (beyond their own control) [4]). Angesichts dieser Thatsachen,

[1]) p. 23.
[2]) p. 35.
[3]) p. 49—58.
[4]) Mr. Malcolm macht, übereinstimmend mit dem, was ich oben über die Scheidung des „beyond their own control“ gesagt, auf eclatante Fälle aufmerksam, um zu zeigen, dass diese Scheidung in der Weise,

sagt er, darf wohl Ihrer Majestät Regierung auf die Zustimmung des Publicums rechnen, wenn sie in dem Circular die Ansicht zu äussern wagte, „für die Sicherheit von Leib und Leben ist nicht hinreichend gesorgt.“

Wenige Tage später trat das Ministerium Disraeli in die Geschäfte; und bald nach Eröffnung des neuen Parlaments wurde im Hause der Lords [1]) vom Lord de la Warr der Antrag auf Niedersetzung einer königlichen Commission zur Untersuchung der Eisenbahnunfälle und ihrer Verhütung eingebracht, ja, er dehnte, da er es zu einer gründlichen Untersuchung für erforderlich hielt, die Aufgabe der verlangten Commission auf den gesammten Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen aus. Ihm entgegnete Lord Houghton im Namen des Railway-interest — auch im Hause der Lords hat es seine offenen Vertreter — mit der pathetischen Miene beleidigter Unschuld. Dagegen fand der Antrag bei der Majorität Anklang, wenn auch das Object der Commission auf die Untersuchung der Unfälle allein beschränkt wurde. Namentlich war prompt zur Hand Lord Carlingford — der kürzlich zum Peer erhobene Mr. Fortescue — und erkannte das dringende Bedürfniss einer solchen Commission an; aber auch der Vertreter der gegenwärtigen Regierung, der Herzog von Richmond, sprach dafür. Er erklärte, die Regierung sei davon ganz überzeugt, dass hinsichtlich der Eisenbahnunfälle das

wie sie die Gesellschaften vornehmen, unzureichend ist und die Zahl der Kategorie vermindert. — So war auf der Midland bei einem Unfalle im Jahre 1872 aus einem entgleisenden Schnellzuge ein Mann herausgesprungen und hatte dabei den Tod gefunden; dies war nach der Auffassung der Bahnverwaltung — seine eigene Schuld. Auf der London and North Western kam ein Fall im Jahre 1873 vor, dass die Passagiere im Dunkeln vom Bahnhofe entfernt auszusteigen gezwungen wurden und dass bei dieser Gelegenheit eine Frau mit einem Kinde im Arm von einem Zuge niedergefahren wurde. Dies war nach der Auffassung der Bahnverwaltung — ihre eigene Schuld. — Mr. Malcolm führt noch andere Momente an, welche die statistischen Daten erschüttern. —

[1]) Times, April 28 und 29, 1874.

Land sich in einem höchst unbefriedigenden Zustande befinde; und wenngleich Alle darin ihm beistimmen würden, dass man keine übereilten Gesetze machen dürfe ohne gründliche Kenntniss des zu behandelnden Gegenstandes, und wenngleich eine Theilung der Verantwortlichkeit zwischen Regierung und Eisenbahnverwaltungen wahrscheinlich dahin führen würde, dass überhaupt keine Verantwortlichkeit vorhanden sei, so brauche darum doch die Gesetzgebung nicht zu vollständiger Unthätigkeit verurtheilt zu sein.

Wenn inzwischen die königliche Commission niedergesetzt ist, so hat nach parlamentarischer Sitte das Ministerium Ruhe über diese Frage, vielleicht gerade so lange, als es sie braucht. Dass es keine Unruhe verursachen will, das beweisen auch die Worte des Herzogs von Richmond.

d. Es liegt mir schliesslich ob, auf die in England viel erörterte Frage der Ersatzpflicht für Eisenbahnunfälle die Aufmerksamkeit zu lenken, insbesondere des Ersatzes für Tödtungen und Beschädigungen von Menschen.

So oft die Sicherheitsmaassregeln zur Sprache kommen, welche die englischen Eisenbahnverwaltungen gegen die Unfälle zu treffen haben, insbesondere wenn von einem gesetzlichen Zwange, von irgend einer Handhabung staatlicher Polizei zur Sicherstellung von Leben und Gliedern der Reisenden geredet wird, so erscheint neben andern gleissenden Behauptungen regelmässig auch die: das eigene Interesse der Eisenbahngesellschaften werde durch die grossen Entschädigungssummen, welche sie für Unfälle an Menschen und Gütern zu zahlen haben, von selber zur höchsten Entfaltung der Fürsorge angetrieben. Bereits im Vorangegangenen ist gezeigt worden, dass dieses Argument nicht stichhält vor der blossen Vergleichung der Summen, welche für Unfälle gezahlt worden, und der Summen, welche zur Herstellung einer einzigen Einrichtung für die Sicherheit nöthig sind. Das Blocksystem mit dem, was dazu gehört, würde, nach Angabe der bisherigen Kosten aus dem Zeugniss der Sachverständigen, gegen $1\frac{1}{2}$ Mill. Pfd. Sterl. jährlich kosten, wogegen die bezahlten Entschädigungssummen in den fünf Jahren 1867—71 zusammen

2,348,568 Pfund für das Vereinigte Königreich betrugen [1]). Nun ist dies keineswegs das Einzige, was zur Verbesserung geschehen könnte, — Abkürzung der Arbeitszeit, Gewinnung besser gebildeter Leute, damit verbundene Mehrausgabe für Lohn, strengere Controle über Zustand der Schienen, der Maschinen und der Wagen (die Eisenbahn - Inspectoren, namentlich Captain Tyler, regen diesen Gegenstand als nützliches Object staatlicher Inspection nicht gern an und scheinen sich vor der Mühe und Verantwortlichkeit zu scheuen, welche mit einer fortdauernden Inspection der Bahn verknüpft sind), — alles das sind Momente, in deren Richtung noch viel geschehen kann und wo die Mangelhaftigkeit des Vorhandenen durch die Zeugnisse belegt ist; verlangte doch vor der königlichen Commission im Jahre 1866 der einstige Director der grössten Bahn des Landes, der London and North Western, eine fortdauernde und strenge Controle des Zustandes der Bahnen, da die Besichtigung vor der Eröffnung oft nahezu werthlos sei. — Wäre aber wirklich der bezahlte Schadenersatz für eine Reihe von Jahren ein voller Gegenwerth dessen, was die dringend zu verlangenden verbesserten Vorkehrungen kosten, so bleibt es immer principiell unrichtig, dem Calcül von Erwerbsgesellschaften Leib und Glieder der Reisenden preiszugeben, zumal, wie man sich erfahrungsmässig überzeugt hat, dieser Calcül auf dem blossen egoistischen Standpuncte der nöthigen Sicherheit entbehrt und dem Irrthum unterworfen ist, so sehr auch Eisenbahnmänner geneigt sind, den Gemeinplatz von der menschlichen Fehlbarkeit nur auf ihre Bediensteten, nicht auf sich selber anzuwenden.

[1]) Lords' Committee 1873, Appendix A. Paper handed in by Mr. Farrer:

	für Personen	für Güter	Summa
1867	347 379 £	166 289 £	513 668 £
1868	306 442 „	159 250 „	465 692 „
1869	333 715 „	135 440 „	469 155 „
1870	322 500 „	123 931 „	446 431 „
1871	312 334 „	141 288 „	453 622 „
1867—71	1 622 370 £	726 198 £	2 348 568 £.

Jedoch vollends wird das Trügerische dieser Argumentation der Instincte erwiesen dadurch, dass nach einer andern Seite hin wieder und wieder betheuert wird, nicht die Ersatzsummen wirken auf die Vorsichtsmaassregeln der Eisenbahngesellschaften, sondern viele andere Gründe, wie Pflichtgefühl, guter Ruf, öffentliche Meinung u. dgl. — nämlich dann, wenn die Reform des angeblich unmässigen Schadenersatzes in Frage kommt. Dies ist in den letzten Jahren, zur Zeit der königlichen Commission von 1865—67, dann namentlich und sehr eingehend durch die Untersuchung des Unterhauses vom Jahre 1870 geschehen. Und zwar handelte es sich durchaus in erster Reihe um den Ersatz für Beschädigungen von Personen, nur nebenbei um den Ersatz für beschädigte Güter.

Nach altem englischem Rechte [1]) haftet jede Eisenbahngesellschaft gleich irgend einem Unternehmer für Unfälle, welche durch ein Versehen eines ihrer Bediensteten einem Dritten zustossen, sei es an seiner Person, sei es an seinem Vermögen [2]). Dieser Dritte kann sein: ein zur Beförderung

[1]) Committee 1870 Evid. Barons Martin and Bramwell qu. 849.

[2]) Schon oben habe ich darauf hinweisen müssen, wie unklar die Rechtsverhältnisse des Eisenbahntransportes sind; aber sie scheinen es nicht bloss objectiv aus Mängeln der Gesetzgebung zu sein, sondern auch subjectiv aus Mangel an Klarheit derer, welche die Gesetze zu handhaben verpflichtet sind — beides wohl in Wechselwirkung mit einander. Wer bisher nur von der königlichen Höhe der englischen Richter, im Gegensatze zum deutschen Kreisrichter, gehört hat, ist einigermaassen überrascht durch die Masse von Unklarheit, ja juristischer Ungebildetheit, welche in den Aussagen der Barons des Court of the Exchequer und der Richter der Queen's Bench vor den Ausschüssen zu Tage kommen; vgl. z. B. Baron Bramwell, Committee 1870 qu. 849, der über die Haftung des Herrn für ein Versehen des Dieners nach der law of master and servant sagt, er habe einmal gehört, dass schon bei den Römern so etwas bestanden. Wie ein wahrer Daniel erscheint dagegen dann ein Jüngerer, welcher den Gaius citirt (qu. 1093), oder ein Dritter, welcher nachweist, in jedem Rechte hafte der Herr für das Versehen des Dieners gegen Dritte. (Willes qu. 2214.) — Wenn ich auf dergleichen hindeute, so geschieht es wahrlich nicht aus irgend einer Neigung, die englischen Einrichtungen herabzusetzen; im Gegentheil ist mir aus der Seele gesprochen, was Rob. v. Mohl über

übernommener Passagier (ein von demselben zur Beförderung übernommenes Gut), oder eine in keinem contractlichen Verhältnisse zur Bahngesellschaft stehende Person. Im letzteren Falle ist es lediglich die Haftung aus der „law of master and servant", wonach der Herr eines Wagens für die Beschädigung einer durch seinen Kutscher aus dessen Versehen überfahrnen Person zum Schadenersatze verpflichtet ist und wonach in gleicher Weise die Besitzer einer Eisenbahn verpflichtet sind, in deren Bereiche durch irgend ein Versehen beim Betriebe eine Person beschädigt wird. Ist aber der Geschädigte ein Passagier der Bahn oder der Absender der ihr zur Beförderung übergebenen Güter, so tritt zu der Haftung aus der law of master and servant das Contractverhältniss hinzu, aus welchem der Frachtführer zur Beförderung mit „reasonable safety" (angemessener Sicherheit) verpflichtet ist. Diese „reasonable safety" wird verschieden aufgefasst bei der Beförderung von Gütern und bei der Beförderung von Personen: während sie bei Gütern alles einschliesst, was nicht vis major oder das nachweisbare Verschulden des Absenders ist, muss bei Beschädigung oder Tödtung eines Passagiers die „negligence" der Bahnverwaltung [1]) (ihrer Bediensteten) nachgewiesen werden [2]), vielleicht — denn über diese Unterschei-

eine cynische Darstellung englischer Verfassungsverhältnisse gesagt hat (Gesch. u. Lit. der Staatswissenschaften Bd. II, S. 61), und ich habe mich jahrelang an dem Studium von Gneist's grossem Werke begeistert. Aber um nichts weniger muss ich, zur Klarlegung der wirklichen Zustände und in diesem Falle auch der Schwierigkeiten ihres Verständnisses, solche Fingerzeige geben, so oft jene Verhältnisse in den Gegenstand dieser Untersuchungen hinübergreifen, während der Zug eines unbestimmten Gefühles mich vielmehr zur unbedingten Verehrung der Gothik von Westminster Hall leitet.

[1]) Nach dem deutschen Gesetze vom 7. Juni 1871 ist auch hier der Beweis von der Bahnverwaltung zu führen.

[2]) Committee 1870 Evid. Willes qu. 2219—20: A man who contracts to carry goods safely and securely is bound to carry them so, except he is prevented doing so by the Act of Good, the Queen's enemies, or the act of the party himself with whom he contracts; but with respect to passengers there is no such absolute liability.

dung sind die Aeusserungen der Juristen voller Widersprüche, und der Grund ist nirgends zu finden — weil die Vermuthung eines Versehens eher bei einem lebendigen Menschen (zumal in der alten Art der Beförderung) vorausgesetzt wurde, als bei einer beschädigten Waare [1]).

Die beiden Kategorien von Ersatzansprüchen [2]) der Contrahenten und der Nichtcontrahenten an die Bahngesellschaft kommen praktisch auf das Gleiche hinaus [3]); abgesehen etwa von dem für den Beweis der Unschuld des Beschädigten in einzelnen Fällen vielleicht erheblichen Momente, dass die Vermuthung gegen den über die Bahn fahrenden Kutscher oder den auf dem Bahnhofe ohne Reisezweck sich bewegenden Fremden eher spricht als gegen einen auf der Bahn Reisenden. Dies bedeutet, dass die englische Rechtsauslegung die Verpflichtung zum Schadenersatz gegen einen Nichtcontrahenten eben so streng fasst, wie diejenige gegen einen Contrahenten, dass sie also gleichsam einen stillschweigenden Contract mit der Oeffentlichkeit annimmt, aus welchem die strenge Pflicht zur polizeilichen Ordnung folgt.

Nach dem Grundsatze „actio personalis moritur cum persona" gab es bis zum Jahre 1846 keine Verpflichtung zum Schadenersatze für Tödtungen. Im Jahre 1845 wurde, nach dem Zeugnisse von C. S. Whitmore, dem Juristen, welcher den Entwurf machte, eine Bill [4]) im Interesse der Angehörigen von verunglückten Bergleuten aus den Revieren von Staffordshire und Worcestershire angeregt und durch Lord Lyttelton im selben Jahre im Hause der Lords eingebracht und ging durch das Haus, fiel aber nach längerem Hinhalten im Unterhause vor dem Veto des Attorney General, weil sie gegen den alten Rechtsgrundsatz verstiess. Im nächsten Jahre wurde die Bill, mit sehr geringen Aenderungen, von Lord

[1]) Committee 1870 qu. 778—86, 857, 868.

[2]) ibid. J. Brown qu. 1088—91.

[3]) qu. 1089: by the rule of the law they would be measured precisely in the same way.

[4]) Committee 1870 Evid. 2000—03.

Campbell im Hause der Lords wieder eingebracht und passirte nicht bloss hier, sondern auch im Hause der Gemeinen. Für die Entschädigungsansprüche hinterbliebener Bergmannsfamilien ursprünglich bestimmt, wurde Lord Campbell's Acte (wie sie seitdem genannt worden ist) vornehmlich den Eisenbahngesellschaften gegenüber das Mittel, um, wie bisher für Verstümmelungen den Lebenden, so jetzt auch für Tödtungen den Hinterbliebenen einen Schadenersatz für den Verlust des Ernährers zuzuwenden.

Der Anspruch auf Entschädigung verjährt in beiden Fällen erst binnen sechs Jahren [1]) (nach dem allgemeinen Grundsatze des englischen Rechtes). Ueber die Entschädigung entscheidet eine Jury, und zwar bei grossen Beträgen regelmässig nicht eine „common jury", sondern eine „special jury", welche sich durch ein höheres sociales Niveau von der ersteren unterscheidet [2]) und auf Verlangen einer der beiden Parteien bestellt wird. Die Jury ist unbeschränkt in der Summe, welche sie zuerkennen will. Und dies ist der Punct, an welchem seit Jahren die Eisenbahngesellschaften Anstoss genommen haben. Dem Andringen derselben um Begrenzung der Haftpflicht (in erster Reihe für Getödtete), ferner um Verweisung der Ersatzansprüche von der Jury an ein speciell zu bildendes Schiedsgericht (für diesen Zweck wird das Board of Trade mit einem überraschenden Maasse von Vertrauen empfohlen) hat man bisher um so leichter widerstehen können, als der Lärm über die stets sich erneuernden Unfälle solche Maassregel sehr unpopulär machen musste. Schon oben bemerkte ich, dies sei die Stelle, wo die Alltagsmeinung handgreiflich genug den Schaden sieht, und an dieser Stelle, vielleicht hier allein, hat sie einen deutlichen Einfluss ausgeübt. Dazu kam, dass die conservative Art englischen Rechtslebens sich in dieser Sache gegen die Eisenbahngesellschaften kehrte.

[1]) Nach dem Gesetze für das deutsche Reich vom 7. Juni 1871 binnen 2 Jahren.

[2]) Committee 1870 qu. 1148—52: they are generally superior in education and intelligence . . . as a rule they belong to a superior class.

Wie die Private bill Committees unverrückbar bisher die entscheidende Instanz geblieben sind, weil keine bureaukratische Behörde im Stande war, jenes traditionelle Ansehen an sich zu ziehen, — in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Eisenbahngesellschaften: so besitzen die Juries das Vertrauen des Volkes, trotz aller Missbräuche, und so ist bisher kaum ein ernster Plan entworfen worden, das Urtheil über Dinge, die so sehr die öffentliche Meinung beschäftigen, von den Juries an das Board of Trade zu bringen — dieses gegen den Wunsch der Eisenbahngesellschaften.

Ein alter Grundsatz ist aber auch, und enge zusammenhängend mit dem Erkenntniss durch Juries, dass keine Schranke gesetzt sein soll für den Umfang des Schadenersatzes, vielmehr dass die Jury frei befinden soll über diese Summe. Ja, es ist hier die Grenze — wiederum echt englisch — vom Privatrecht zum Strafrecht hinüber vollständig verwischt, und die Juries haben, nach der übereinstimmenden Aussage der hohen Richter, die Befugniss, mit Rücksicht auf arge Fahrlässigkeit des Verklagten entsprechend höhere Summen zuzubilligen, um in dieser Weise eine Polizei-Busse aufzuerlegen, welche dem beschädigten Privaten zu Gute kommt [1]). Eine Befugniss, welche reichlich ausgeübt wird. Während in Schottland unter dem System der öffentlichen Anklage jeder mit Lebensschädigung verbundene Eisenbahnunfall sofort und aufs strengste an Ort und Stelle untersucht wird und hier die criminelle und criminalpolizeiliche Seite der Herbeiführung des Unfalls unmittelbar einer öffentlichen Verfolgung anheimfällt [2]):

[1]) Committee 1870 qu. 1147. Namentlich vor demselben Ausschusse Sir James Hannen, Court of Queen's Bench judge, qu. 1768: Would you increase the severity of the criminal law with respect to negligence on the part of railway servants? — No, J see no necessity for that. You will remember that it is always in the power of the judge to apportion the punishment to the amount of negligence.

[2]) Committee 1853 A. Simmons qu. 2635—38, wo ein vortreffliches Schreiben des Lord justice of Scotland mitgetheilt wird, das über das strenge Verfolgungsrecht der öffentlichen Anwälte gegen negligence of Railway directors bei accidents handelt. Vgl. ibid. qu. 2647—55; ferner die Aussagen des Lord Advocate qu. 3528—67, qu. 4310; dann auch Evid. Committee 1873, qu. 1481—86.

fliesst unter dem in England herrschenden Systeme der Privatklage das öffentlich- rechtliche Element des Unfalls in die Summe Geldes hinein, und der Kläger ist nicht unzufrieden damit. Im Jahre 1853 liess der Unterhaus-Ausschuss die hohen Staatsanwälte von Schottland kommen; und es schien daran gedacht zu werden, eine ernstere strafrechtliche Verfolgung der Eisenbahnunfälle ins Auge zu fassen; aber es geschah damals nichts der Art, und was damals nicht geschah, ist im Laufe der folgenden zwanzig Jahre noch viel weniger geschehen.

Ueber die Art nun, wie Schadenersatz zugebilligt, wie er verlangt wird, darüber erzählen die Eisenbahnmänner erstaunliche Dinge, jeder einzelne seine besondern curiosen Erlebnisse; sie würden vermuthlich weit lauter und häufiger davon reden, wenn die Anregung des Gegenstandes nicht für sie selber recht unliebsam wäre, wenn ihre Beschwerde nicht im Wesen der Sache gegen das sich richtete, vor welchem sie wohl noch einige Furcht haben — den Unwillen des Publicums.

Die Eisenbahnverwaltungen berufen sich für die gewünschte Begrenzung ihrer Haftpflicht auf den Vorgang der Gesetzgebung, welche die Ersatzansprüche bei Verlust oder Beschädigung von kostbaren Gütern in gewisse Grenzen einengt. In der That ist die Anrufung dieses Vorganges logisch vollkommen richtig. Lange hatten die Frachtführer, vor der Zeit der Eisenbahnen, sich dagegen gewehrt, für Güter von ausserordentlichem Werthe die volle Haftpflicht zu tragen; es war ihnen aber nicht gelungen. Trotz der Erklärungen und Vorbehalte, welche sie machten, dass sie für einen Ballen Seidenwaaren nur bis zu einer bestimmten Grenze, nicht zum vollen Werthe haften könnten, entschieden Richter und Juries immer wieder gegen sie: ging ein Ballen der kostbarsten Waaren verloren oder wurde er beschädigt, so wurden die Frachtführer zur Zahlung des vollen Schadens verurtheilt, obwohl die Fracht, welche sie für Seidenwaaren empfingen, keine höhere war als die für den gemeinsten andern Webstoff. Endlich nach vierzigjähriger Agitation gelang es [1]) doch,

[1]) Committee 1870. Evid. J. Brown qu. 1137.

im Jahre 1830 das Gesetz durchzubringen, welches eine solche Grenze statuirte, die Carriers' Act. Das [1]) „Gesetz zum wirksameren Schutze von Fuhrunternehmern gegen Verlust oder Beschädigung von Packeten oder Ballen, die sie zum Transport übernommen haben, ohne dass deren Werth von den Eigenthümern declarirt ist", ging von der Erwägung aus, dass Bankers und andere Personen mit den Postkutschen, Diligencen, Fuhrmannswagen und andern Landfuhrwerken (and other public conveyances by land for hire) Packete und Ballen, enthaltend Geld, Anweisungen, Banknoten, Juwelen und andere Artikel von grossem Werthe, in kleinem Volumen versenden; dass hiedurch viele werthvolle Dinge dem Diebstahle ausgesetzt werden und dass dadurch die Verantwortlichkeit der Fuhrunternehmer bedeutend vergrössert wird; dass weiter durch die häufige Unterlassung der Notification des Werthes solcher Sendungen den Fuhrunternehmern die Gelegenheit genommen wird, sich gegen Verluste zu schützen, auch es den letztern nicht gelungen ist, sich durch öffentliche Erklärungen gegen die volle Haftpflicht in solchen Fällen zu schützen: und das Gesetz bestimmte daher, künftig solle die Haftung für Gold und Silber, Juwelen, Edelsteine, Uhren, Banknoten, Urkunden, Gemälde, Kupferstiche, Porzellan, Seide im rohen oder im verarbeiteten Zustande, Pelzwerk, Spitzen, nur bis zur Höhe von zehn Pfd. St. gehen, falls der Absender nicht den höhern Werth declarirt und sich zur Zahlung des entsprechend höhern von den Frachtführern verlangten Frachtsatzes verpflichtet. Dagegen wird, um die Frachtführer nicht ferner im Zweifel über die Bedeutung ihrer einseitigen Erklärungen zu lassen, der Grundsatz des Common law ausdrücklich eingeschärft, dass — abgesehen von den in diesem Gesetze speciell aufgeführten Gegenständen — für jeden andern Artikel die volle Haftpflicht fortbestehen soll. Eine Ergänzung ist 1854 hinzugetreten, welche die Haftpflicht für Vieh beschränkt [2]).

[1]) William IV. cap. 68. Ein unbedeutendes Amendement dazu 28 and 29 Vict. cap. 94 (1865) bestimmt nur, dass unter „lace" nicht machine-made lace (Spitzen) verstanden sein soll.

[2]) Cardwell's Acte von 1854 bestimmt, dass für Pferde £ 50, für

Obwohl nun dieses Gesetz seit mehr als vier Jahrzehnten statutarisch das Common law beschränkt und obwohl es eine rationelle Verbesserung alter Rechtsanschauungen im Sinne der modernen wirthschaftlichen Entwicklung ist — ähnlich wie die Acte Lord Campbell's, welche an die Stelle der Jahrtausende alten Logik des römischen Rechtes die wirthschaftliche Anschauung des gegenwärtigen Zeitalters setzt —: ist dennoch die alte Anschauung des Common law bis zur Stunde in den englischen Gerichten mächtig. Ganz unabhängig von der politischen und polizeilichen Frage, inwieweit die unbegrenzte Haftung für Schaden an Menschen zweckmässig und gerecht sei, wird von englischen Richtern behauptet, — im Gegensatze zu dem Versicherungsprincip unseres Zeitalters, — „es sei vollkommen in der Ordnung, dass ein Frachtführer (eine Eisenbahngesellschaft), bei gleichem Fahrsatze jede beliebig hohe Schadensumme zahle, welche mit Rücksicht auf Verlust an Einkommen u. s. w. die Jury zubillige, denn das seien die Chancen ihres Geschäftes“[1]): — während die Eisenbahngesellschaften das Princip der Carriers' Act auf den Personentransport ausdehnen wollen.

Doch wenden wir uns den Beschwerden der Eisenbahngesellschaften jetzt näher zu.

Dieselben lassen sich unter folgende Gesichtspuncte ordnen: Erstens verlangen sie das Princip der Carriers' Act von 1830 und seiner Ergänzung in Cardwell's Acte von 1854 consequent auf den Transport von Menschen ausgedehnt. Zweitens verlangen sie einen andern Gerichtshof als das ordentliche Gericht mit der Civiljury, weil diese regelmässig ihnen feindlich gesinnt sei oder auch aus andern Motiven, Sentimentalität oder dergleichen, auf extravagante Entschädigungssummen erkenne. Drittens klagen sie, dass im Zusammenhange mit dem

Rindvieh £ 15, für Schweine oder Schafe £ 2 die Maxima der Entschädigung sein sollen, wenn nicht besondere Declaration und entsprechende Prämienzahlung stattfindet (vgl. Betriebs-Regl. für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, § 44).

[2]) Evid. Martin, Baron of the Court of Exchequer, Committee 1870 qu. 858.

Verfahren durch eine Jury, sich ein förmliches Gewerbe betrügerischer Advocaten und Aerzte entwickelt habe, welche nach jedem Eisenbahnunfalle die Passagiere zu unbegründeten Ersatzklagen verleiteten, um enorme Sporteln von den Eisenbahngesellschaften herauszupressen.

In alten Zeiten soll ein bekannter Fuhrunternehmer, dessen Wagen London und Liverpool verbanden, bei einem Unfalle, wenn man ihm von den Todesfällen erzählte, gesagt haben: Wie viele sind verletzt; was gehen mich die Todten an [1])! Die gegenwärtigen Beschwerden der Eisenbahnverwaltungen verrathen ein intensiveres Mitgefühl für die Todesfälle von Passagieren auf ihren Bahnen.

Nicht bloss bei Verletzungen und Verstümmelungen, sondern namentlich bei Tödtungen werden sie ganz unabhängig von der Gleichheit der Fahrsätze, je nach dem Werth des Lebens und der Gesundheit des Verunglückten für ihn selber oder für seine Hinterbliebenen, zu solchen Ersatzsummen verurtheilt, wie sie der Jury angemessen erscheinen. Obwohl zwei Reisende derselben Fahrclasse stets denselben Fahrpreis für dieselbe Strecke bezahlen, mag Verletzung und noch mehr Tödtung des einen zehnmal so viel Ersatz kosten als die Beschädigung des Andern. Als typisches Beispiel des höchsten über den Eisenbahngesellschaften schwebenden Risico's aus einem Unfalle pflegt der Erzbischof von Canterbury angeführt zu werden, an welchem wegen seines Personaleinkommens von hunderttausenden, des höchsten im Reiche, jedes Glied so werthvoll wie das ganze Leben eines beliebigen andern Passagiers erster Classe sein mag. Die Eisenbahngesellschaften verlangen in der Consequenz der Gesetze von 1830 und 1854 [2]), dass für den gemeinen Tarif nur bis zu

[1]) Committee 1870 Blenkinsop qu. 23: Bother the killed; how many are injured; never mind the killed.

[2]) Vgl. Royal Commiss. 1866, Eborall qu. 16254. Sie berufen sich ausserdem gern auf die beschränkte Haftpflicht der Schiffsrheder, wonach solche nur bis zur Höhe des Schiffswerthes haften. Aber dieses Beispiel ist ihnen weniger günstig; denn die richtige Consequenz daraus wäre nur, dass die Eisenbahngesellschaften bis zur Höhe ihres gesammten Capitals haften.

einem gesetzlich festgestellten Maximum Schadenersatz geleistet werde und dass für jeden höhern Werth eine Versicherung gegen Prämien, wie bei Waaren, offengehalten werden soll [1]). Eine Abstufung soll nur stattfinden nach den drei Fahrclassen; dagegen wird eine Unterscheidung nach der Länge der Eisenbahnfahrt als zu complicirt betrachtet. — Die theoretische Berechtigung dieses Verlangens wird auch von andern Seiten her anerkannt, nicht nur von mehreren Richtern [2]) und andern Rechtskundigen (obwohl, wie oben schon hervorgehoben, die Ansichten in diesen Kreisen verschieden sind), sondern auch seitens der Eisenbahninspectoren und anderer unparteiischen Sachkundigen [3]). In der That scheint mir dies Verlangen an sich begründet zu sein: denn nach den im heutigen Verkehre herrschenden Grundsätzen ist eine möglichste Differenzirung der verschiedenen Gefahrchancen als Elemente der Preisbildung praktisch und theoretisch anerkannt. So lange die Eisenbahngesellschaften für den gleichen Satz die verschiedenste Höhe der Ersatzgefahr tragen müssen, wird die wirthschaftliche Consequenz — welche sich mit schnell wirkender Schwerkraft durchsetzt da, wo der Verkäufer eine ökonomische Macht ist wie in unserm Falle — nothwendig die sein, dass in dem gleichen Fahrsatze die kleinere Verlustgefahr für die grössere die Prämie mitbezahlt. [4]).

Die Gerechtigkeit des Preises verlangt also jene Scheidung der Gefahren, und hierfür ist die Einrichtung, welche für werthvolle Waaren getroffen ist, angemessen. Durch Feststellung eines Maximum für jede Classe — man hat £ 1000, £ 500, £ 300 namentlich in dem Berichte des Ausschusses von 1870

[1]) Royal Commission 1866 Bidder qu. 16862—76. Eborall qu. 16233—54. S. Teulon qu. 16527—78. Committee 1870: Laing qu. 1008. Blenkinsop qu. 27—46. 56. 88. 168—9. 209—12. Allport qu. 575—95.

[2]) Committee 1870 qu. 49. 1092. 1733. Anders Baron Martin qu. 858.

[3]) Royal Commission 1865, Hancock qu. 7697—98. Committee 1870 qu. 1861—1864.

[4]) the poor man has to pay a part of the insurance of the rich man, Royal Commiss. 1866 qu. 16244. Eborall. (Sir R. Hill.)

vorgeschlagen[1]) — wird angenommen, dass in dem Preise des Fahrbillets die Prämie für ein durchschnittsmässiges Minimum des zu ersetzenden Schadens enthalten sei, für jeden grössern Werth eine besondere Versicherung (mit der Bahngesellschaft) zu schliessen sei.

Gegen diese principiell correcte Reform erheben sich verschiedene Einwände, zunächst im Interesse der Eisenbahngesellschaften selber. Es wird gesagt, stellt man gewisse Grenzen für die Schadensummen fest, so werden die Juries um so mehr geneigt sein, in jedem Falle — und die weitaus meisten Fälle sind ja nicht Tödtungen, sondern Verletzungen — bis an die vorgeschriebene Grenze hinaufzugreifen, so dass im Gesammteffect künftig eine grössere Ersatzsumme zu zahlen wäre als bisher. Dies wird von erfahrenen Richtern[2]) vorausgesagt angesichts der oben genannten Maximalsätze, welche ungefähr dem entsprechen, was die Eisenbahngesellschaften selber vorschlagen; aber es würde in weit höherem Maasse zutreffen, wenn höhere Maxima bestimmt würden, wie namentlich Captain Tyler sie vorschlägt[3]). In der That sind £ 1000 als Ersatzsumme für Todesfall in höchster Fahrclasse ein äusserst niedriger Satz und entsprechend die Maxima für zweite und dritte Classe.

Noch viel mehr spricht dagegen von Seiten des Publicums. Bei der einseitigen Uebermacht, welche die Eisenbahnverwaltungen in der Preisbildung ausüben, ist mit Grund anzunehmen, dass sie eine Erhöhung sehr schnell durchsetzen; aber aus demselben Grunde ist zu befürchten, dass die durch die Gerechtigkeit gebotene Ermässigung in Folge jener Reform der Ersatzpflicht (vorausgesetzt, das Gesetz werde so gehandhabt, wie es in seiner Intention liegt, und nicht so, wie es Richter von den Juries voraussagen) nicht eintritt, wie das denn auch die Eisenbahngesellschaften nur sehr zweideutig versprechen; der Eine oder der Andere spricht wohl von seinen

1) Report of Sel. Committee p. V.

2) Martin, Baron Court of the Exchequer qu. 859.

3) £ 3000, £ 1500, £ 750. Committee 1870 qu. 1993.

wohlwollenden Absichten für Einrichtung wohlfeiler Züge und klagt über die Hindernisse, welche denselben die Ersatzpflicht in den Weg legt[1]). Dann aber, dies ist der entscheidende Grund, herrscht das Gefühl im Publicum, dass dies der einzige Punct sei, an welchem die grossen Eisenbahngesellschaften sich als arme Sünder vor der strafenden Gerechtigkeit beugen, und eine Minderung der hierdurch ihnen auferlegten Last gilt nicht bloss als eine Verminderung der ohnehin so oft vernachlässigten Sicherheitsmaassregeln, sondern auch als eine Minderung der öffentlichen Genugthuung, welche jene socialen Mächte für manche Unbill dem Volke schuldig sind.

Im engen Zusammenhange hiermit steht das Verfahren vor den Juries. Die Eisenbahnmänner klagen[2]), in den Juries erhalte das herrschende öffentliche Gefühl seinen Ausdruck, welches die Eisenbahngesellschaften als Räuber und Feinde[3]) betrachte und froh sei, ihnen etwas am Zeuge flicken zu können. Die Juries seien gar zu geneigt, jederzeit Partei gegen die Eisenbahngesellschaften zu ergreifen und namentlich den vielfältigen Vorspiegelungen angeblich Verletzter sowie ihrer Advocaten williges Gehör zu schenken. Die Summen, welche die Juries bewilligten, seien häufig enorme, weder dem wirklichen Schaden des Klägers noch dessen Lebensstellung angemessene; für die kleinsten Verletzungen, an denen die Eisenbahnverwaltungen keinerlei Schuld trügen, müssten unvernünftige Ersatzgelder geleistet werden[4]). Hier werden dann die wunderlichsten Fälle vorgetragen[5]): von einer Dame, welche in dem Wartezimmer über ein kleines Loch in dem

[1]) Committee 1870. Watkin qu. 892. 937. 963. 987.

[2]) Committee 1870 Watkin qu. 893—97. O'Brien qu. 360—61. Blenkinsop qu. 11, 17—27, 83, 159—161.

[3]) common feeling . . Railway companies are robbers and common enemies, Committee 1870 Allport qu. 762 (Price, Chairman der Midland, deren Director Allport ist, stellt die Frage).

[4]) Committee 1870 qu. 201—04, 315—16 318, 334, 677—80.

[5]) Reichhaltiges Material theilt Blenkinsop, der Solicitor der grossen Eisenbahngesellschaften, mit, Committee 1870 qu. 9. 186—198; andere Zeugen qu. 213—14, 374—80, 598—617, 777.

Teppich stolpert, sich verletzt und auf eine Schadenersatzklage mehrere tausend Pfd. St. zuerkannt erhält, weil sie nachweist, dass sie ferner ihren Beruf als Tanzmeisterin nicht mehr ausüben kann[1]; von einem Manne, der scheinbar todtkrank in den Gerichtssaal getragen wird und für die angeblich erlittene Rückenmarkserschütterung bei einem Eisenbahnunfall tausend Pfd. erstreitet, darauf schon am selben Tage betrunken im Wirthshause gesehen wird. Jene Rückenmarkserschütterungen (nervous shocks) in Folge von Eisenbahnunfällen, wodurch ein Londoner Arzt sich einen medicinischen Ruf erworben hat, sind ein Hauptmittel, unwiderlegbare Schäden zu fingiren und ungerechte Ersatzsummen zu erlangen. Ausserdem klagen die Eisenbahngesellschaften über die grossen Gerichtskosten, welche ihnen, was sie auch thun, aufgebürdet werden: denn wenn sie, um die Kosten nicht tragen zu brauchen, eine vernünftige Summe nach erfolgter Klage bei Gericht deponiren, so erkennt jedesmal die Jury, sei es auch nur um einen Shilling mehr, damit die verklagte Eisenbahngesellschaft die Kosten zu tragen habe.

Fragt man die unparteiischen Beurtheiler, namentlich die Richter, welche solch' Verfahren vor der Jury seit langen Jahren geleitet haben, so erkennen sie regelmässig an, dass Fälle vorkommen, wo Täuschungen begangen werden wie diejenigen, worüber die Eisenbahngesellschaften sich beschweren; aber es scheint doch, dass einzelne Fälle in übertriebener Weise verallgemeinert werden[2]. Dass die Juries eine starke Vorneigung haben, gefühlvoll für die Kläger und streng gegen die reichen Gesellschaften zu sein, bestätigen manche[3]

[1]) Martin, Baron Court of Exchequer, Committee 1870, qu. 863—64.

[2]) Allerdings lauten die Aussagen verschieden. Baron Martin, Court of Exchequer 1870 qu. 877: great majority no frauds, in some there is; doch seien Railway Companies nicht die Einzigen, die dem ausgesetzt seien, qu. 878—79. Dagegen sagt Sir J. Hannen, Queen's Bench, ib. qu. 1739: a great deal of fraud is committed . . .

[3]) Whitmore, ein County Court judge, sagt gar 1870 qu. 2004—08 jedes Verfahren sei besser als das vor der Jury. Mässiger, aber die Excesse in den Summen anerkennend Sir J. Hannen, Queen's Bench

und versichern, sie als Richter hätten immer ihr Möglichstes gethan [1]), die Jury angemessen zu instruiren und in Schranken zu halten, obgleich sie es für ganz berechtigt erklären, dass eine grosse Eisenbahngesellschaft reichlicher den Schaden büsst als ein Einzelner in gewöhnlichen Verhältnissen. Der Beschwerde über die Kosten wird entgegengehalten, dass weit grössere Kosten als die Gerichtskosten die aussergerichtlichen seien, welche durch das Verfahren der Eisenbahngesellschaften beiden Theilen aufgezwungen werden. Denn sie sind es, welche mit dem grossen Geschütz medicinischer Autoritäten vor dem Gerichtshof erscheinen, die für jeden Termin 25 Guineas erhalten und dadurch die Kläger zwingen, ähnliche Grössen vorzuführen, welche jenen die Wage halten. Durch diese grossen aussergerichtlichen Kosten würden ohnehin die erlangten Ersatzsummen bedeutend vermindert, und wollte die Jury so erkennen, dass der Kläger die Gerichtskosten ebenfalls trüge, so würden oft die Kosten mehr betragen als der errungene Ersatz [2]). — Dagegen ist die Meinung von der Zweckmässigkeit einer Beseitigung der Jury und der Errichtung eines andern Tribunals für diesen besondern Zweck, namentlich eines Schiedsgerichtes, unter Anrufung von Vorgängen in kleineren Verhältnissen, auch ausserhalb der Kreise der Eisenbahngesellschaften keineswegs vereinzelt. Mehrere Juristen sprechen sich vor dem Ausschusse von 1870 dafür aus, zum Theil sehr entschieden [3]). Wir entsinnen uns, dass der Bericht dieses Ausschusses [4]) dem Unterhause die Alternative empfahl, entweder die Beschränkung der Haftpflicht einzuführen und die Jury zu belassen, oder aber die Jury durch ein neues Tribunal zu ersetzen. Die darauf entstandene

judge, 1870 qu. 1745. Martin, Baron Exchequer, 1870 qu. 869; und besonders der Richter der Queen's Bench, Willes, 1870 qu. 2238, welcher die Summen billig findet.

[1]) Anders behauptet Blenkinsop, der Vertreter der Eisenbahngesellschaften, Committee 1870 qu. 182—185.

[2]) Evid. 1870, Martin, Baron Exchequer, qu. 870.

[3]) J. Brown Q. C. qu. 1126 -27. Whitmore qu. 2004—08.

[4]) Bd. I, S. 289—290.

Bill der Regierung, welche an die Stelle von Selwin-Jbbetson's Bill trat, ging auf diese Frage überhaupt nicht ein, und es blieb beim alten. Ich glaube, wie oben schon angedeutet, die Fortdauer der bisherigen Handhabung der Ersatzpflicht vor den Juries wird ohne grosse Aequivalente auf der andern Seite nicht zu beseitigen sein: denn hier trifft alte Autorität des Staates mit lebhaftem Willen des Publicums zusammen. Die ältern Richter, so namentlich die beiden Barons des Court of the Exchequer, scheinen der realen Lage der Umstände insofern Ausdruck zu geben, wenn sie über die Verweisung jener Processe an Grafschaftsgerichte (Bagatellinstanzen) oder an Schiedsgerichte den Kopf schütteln [1]. Nicht bloss deshalb, weil man ein etwas ungerechtes Bussmittel in der Hand behalten will, so lange man glaubt, die Eisenbahnverwaltungen liessen es an Sicherheitsmaassregeln fehlen (wie unter andern Colonel Yolland meint) [2], sondern auch weil Dinge von solcher Wichtigkeit sich überhaupt nicht den „Gerichtshöfen des Landes" entziehen lassen [3].

Mit dem Verfahren vor den Juries, behaupten die Eisenbahngesellschaften, habe sich, zumal in neuester Zeit, ein besonderes Gewerbe niedriger Advocaten und Aerzte entwickelt, eine neue Art von Strandräubern [4], welche sich nach einem Eisenbahnunglück sofort an die Stätte desselben begeben, um hier gleich Raben ihre Beute zu suchen. Sie treten an jeden beliebigen Mitreisenden, der irgend eine geringe oder gar keine Verletzung erhalten hat, heran und ermuntern ihn, durch ihre Vermittlung eine Klage auf Schadenersatz anzustellen: fingirte Verletzungen von übertriebener Grösse und alles, was zum Processe gehört, wissen sie anzustiften; die neuerdings entdeckten „nervous shocks" sollen namentlich ein üppiger Boden ihrer Erfolge sein. Der Aermste werde auf diese Weise zum Processe veranlasst; denn jene Advocaten seien sicher, vor den Juries eine hinreichende Summe durch-

[1] Evid. 1870 qu. 886 und namentlich judge Willes qu. 2241—55.
[2] ib. qu. 1608—10.
[3] Willes qu. 2244—46.
[4] Evid. 1870 qu. 777.

zusetzen, um zum mindesten ihre grossen Sporteln zu erhalten [1]). Die Richter geben zu [2]), dass solche Subjecte ihr Wesen treiben mögen, wenn es auch nicht so arg sei, wie es von den Interessenten dargestellt werde. Dass eine übermässige Verlockung oder auch nur eine zureichende Gelegenheit durch solche Advocaten für Jedermann geboten sei, eine berechtigte Klage auf Ersatz bei den grossen Kosten der englischen Gerichtshöfe anzustrengen, das wird durch ein Zeugniss aus Arbeiterkreisen, entgegen der Behauptung der Eisenbahnmänner, bestritten. Arme Leute können oft keinen Ersatzanspruch gegen die Eisenbahngesellschaften erheben; es ist, „wie wenn ein Lamm mit einem Löwen den Kampf aufnehmen wollte" [3]); es fehlen ihnen die Mittel dazu, und es fällt ihnen schwer, einen Sachwalter zu finden.

Dass bei solcher Lage des gerichtlichen Verfahrens die Eisenbahnverwaltungen keine übergrosse Neigung zu Processen haben, ist wohl begreiflich, und man darf der Aussage des Vertreters der Great Northern trauen, wenn er mittheilt, 95 Procent aller Schadenersatzansprüche würden gütlich abgefunden, und wenn damit zusammentreffend der Director der North Eastern genau dieselbe Ziffer nennt [4]). Die Kosten jedes solches Processes vor einer Jury werden auf £ 200 bis 400 angegeben. Auch ist die überwiegende Zahl der Abfindungen auf kleine Beträge gerichtet. Von überhaupt 644 Entschädigungsfällen der London and North Western in den beiden Jahren 1868 und 1869 zusammengenommen wurden 291 Entschädigungen in

Beträgen von	1	bis	50	Pfd. St.	bezahlt [5])	zusammen	£ 4340
ferner 98	„	50	„	100	„	„	£ 6122
„ 96	„	100	„	200	„	„	£ 12587

[1]) Am reichhaltigsten die Aussagen von Blenkinsop 1870 qu. 101—102. 186—198. Allport qu. 598, 777.

[2]) Evid. Martin und Bramwell 1870 qu. 872—76. Willes qu. 2242

[3]) It is like a lamb fighting a lion, Evid. 1870, Elderton qu 2321—28. Dagegen die Behauptung Blenkinsop's qu. 148—155.

[4]) Evid. 1870, Oakley qu. 218—22, O'Brien qu. 380.

[5]) Appendix to Report Committee 1870, p. 194.

also in überhaupt 485 von 644 Fällen Beträge unter £ 200. In weitern

92	Fällen Beträge von	£ 200	bis	£ 500	—	£	27,045,
35	„ „ „	500	„	„ 1000	—	„	21,966,
18	„ „ „	1000	„	„ 2000	—	„	25,652,
14	„ „ „	2000	„	„ 5000	—	„	42,825.

Die ganze Summe betrug £ 140,540, wobei als Gerichtskosten £ 6412 an die Kläger eingeschlossen sind. Dazu aber traten als eigene Kosten der Gesellschaft £ 16,846 nebst £ 6765 an ärztliche Sachverständige. Bei der Ausdehnung der London and North Western ist diese Angabe für zwei Jahre ein gewisser Anhalt zur Beurtheilung. Dass aber die einzelnen Jahre, namentlich auf kleinern Bahnen, wo das Risico sich weniger vertheilt, sehr verschiedene Ersatzsummen fordern, ist nicht allein aus den frühern Erwägungen klar, sondern wird auch von den Eisenbahnverwaltungen ausdrücklich bestätigt. Wie sehr gerade dieser Wechsel ungünstiger Jahre mit jahrelanger Unerheblichkeit der zu leistenden Ersatzsummen dazu beiträgt, zeitweilig den Eifer zur Verbesserung der Sicherheitsmaassregeln und zur Instandhaltung der Bahn zu erschlaffen, ist deutlich, und oft genug wird anerkannt, wie erst ein grosses Unglück einen Sporn zu Aenderungen gegeben habe. Also nicht bloss die Unzulänglichkeit der Beträge, welche auf die Dauer und im Durchschnitte für Unfälle zu erstatten sind, ist ein Grund, dass man sich für die Sicherheit darauf nicht verlassen kann, sondern auch der hazardartige Charakter dieser Unfälle und der damit verknüpften Kostenbeträge reizt zu einer Art von Leichtsinn an. Ein einziger grosser Unfall bei New Cross, mit einem Extrazuge nach dem Crystal Palace in Sydenham, kostete der London and Brighton £ 50,000 Ersatz und £ 15,000 Kosten für 360 getödtete oder verletzte Personen [1]).

Was die Frist für die Erhebung der Ersatzansprüche betrifft, so hat man wiederholt von Seiten der Eisenbahngesellschaften eine Beschränkung der gemeinrechtlichen 6 Jahre

[1]) S. Laing 1870 qu. 1001—03.

gewünscht, um in kurzbemessener Zeit der Ansprüche aus einem Unfalle ledig zu sein [1]). Der Bericht der königlichen Commission von 1867 hatte dies Verlangen als berechtigt anerkannt und in seine Empfehlungen aufgenommen, wie er denn ja auch die Beschränkung der Haftpflicht empfohlen hatte [2]). Jedoch selbst von Eisenbahnmännern wird anerkannt, die gemeinrechtliche Frist sei eine Wohlthat, die man Keinem verkümmern dürfe [3]); und es wird ferner zugestanden, manche Folgen von Unfällen stellen sich erst nach Jahren heraus [4]), wie ebenfalls ein Vertreter der Eisenbahnen zugesteht.

In den meisten Fällen einer Klage wird die Vorfrage, ob Verklagter haftbar sei, von demselben eingeräumt, das heisst es wird von ihm die negligence zugestanden [5]). Nur in einer Minderzahl von Fällen bestreiten die Eisenbahngesellschaften diese Behauptung und verlangen den Beweis vom Kläger, sei es, dass sie eigne Schuld des Klägers am Unfalle oder vis major für sich anführen [6]) (accidents of humanity); die Interpretation der letztern ist schwankend; in einzelnen Fällen ist Achsenbruch als vis major anerkannt, regelmässig, aber wie es scheint nicht immer, Schneefall, stets Blitz.

Die regulären Bestandtheile der Ersatzsumme sind [7]): Ersatz der verminderten Erwerbsfähigkeit, Ersatz des verursachten Schmerzes, endlich Kurkosten. In neuerer Zeit, darüber klagen wenigstens die Eisenbahngesellschaften [8]), hat man die Schätzung der verminderten Erwerbsfähigkeit in sehr weitem Sinne vorgenommen, derart dass man nicht nur auf den bisherigen Erwerb Rücksicht nahm, sondern auch das lucrum cessans des möglichen künftigen Erwerbes in Anschlag brachte.

[1]) Allport will gar nur 6 Monate, Committee 1870, qu. 621—22 701—03.

[2]) Report sect. 159.

[3]) Watkin, 1870, qu. 953.

[4]) Blenkinsop qu. 174—175.

[5]) Martin 1870 qu. 867.

[6]) ibid. qu. 868.

[7]) ibid. Blenkinsop qu. 252.

[8]) ibid qu. 83.

Im Falle eines Todes durch Unfall ist nach dem Gesetze von 1846 ausser Erstattung der Kosten nur in so weit ein Ersatz zu leisten, als durch den Tod den im Gesetze speciell aufgeführten nächsten Verwandten (ausser dem Gatten oder der Gattin die directe Ascendenz und Descendenz) ein nachweisbarer wirthschaftlicher Schaden zugefügt worden ist [1]. Hieraus folgt, dass erstens kein Ersatz geleistet wird, sofern die Familie nicht vom persönlichen Einkommen des Getödteten, sondern von der Rente eines Capitals gelebt hat und dieses ungeschmälert vor wie nach dem Unfalle ihr verbleibt. Zweitens kein Anspruch findet statt für ein solatium, da das englische Gesetz ein solches nur als Schmerzensgeld für körperlichen Schmerz eines Verstümmelten, nicht als Ersatz der Trauer zuerkennt. Drittens kein Anspruch findet statt aus der Thatsache, dass bei Lebzeiten der Getödtete einer Person Unterhalt gegeben hat, die nicht zu den aufgezählten Kategorien des Gesetzes von 1846 [2] gehört; solche Personen sind z. B. Schwestern, dann alle Nichtverwandten.

Mit tiefer Verehrung sprechen die Eisenbahnmänner von solchen Persönlichkeiten, welche es verschmähen, Ersatzansprüche zu erheben; so von einem angesehenen Herrn, welcher darauf verzichtete, für den Tod seiner Gemalin Ersatz zu fordern — ein Schmerzensgeld zu verlangen, war er ohnehin nicht berechtigt [3] —, oder von Charles Dickens, welcher bei demselben grossen Eisenbahnunglück (in den sechziger Jahren South Eastern bei Staplehurst) betheiligt war. Man bezeichnet solche heute als seltene Ausnahmen, die es verachten, aus einem „ungerechten Gesetze Nutzen zu ziehen“ [4].

Die Beschränkung der Haftpflicht ist in kleinem Umfange thatsächlich schon eingeführt worden als ein Zugeständniss der Gesetzgebung, um von der andern Seite her das Zuge-

[1]) J. S. Willes, judge Queen's Bench, 1870, qu. 2218.

[2]) Vater, Mutter, Gatte, Gattin, Kinder, Grossvater, Grossmutter Grosskinder.

[3]) Royal Commission 1866 Evid qu. 16556—57.

[4]) Committee 1870 Watkin qu. 974.

ständniss der Arbeiterzüge (workmen's trains) für die Vorstädte von London zu erlangen. Die London, Chatham and Dover-Railway wurde durch ihre Acte [1]) dazu verpflichtet, weil sie eine grosse Masse von Häusern im Süden von London und in der City für ihren Zweck niederlegte und so einer Menge von ärmeren Leuten ihr bisheriges Obdach nahm. Der verstorbene Lord Derby interessirte sich insbesondere für diese Leute, indem er vorschlug, dass in alle Bills von Eisenbahnen, welche in dieser Weise Theile von London für ihre Zwecke expropriirten und ärmere Bewohner hinaustrieben, eine Bestimmung hineingebracht werden sollte, welche einen Ersatz dafür böte. Der Director der London, Chatham and Dover, J. S. Forbes, einigte sich demzufolge mit Lord Redesdale, dem thätigsten Lord in den Eisenbahn-Comitees des Oberhauses, dahin, dass die Bahn von Forbes billige Züge für Arbeiter zur Communication der Vorstädte mit der Stadt einrichten sollte, aber unter der Bedingung, dass angesichts der niedrigen Fahrsätze die Haftpflicht begrenzt würde, und zwar auf £ 100 für die Person. Die Clauseln lauten:

„Die Gesellschaft soll jeden Morgen an den sechs Wochentagen von ihren Stationen Loughborough Park und Peckham Junction nach ihrer Station Ludgate ($3\frac{1}{4}$ miles) und jeden Abend auf demselben Wege zurück, mit Anhalten auf allen Zwischenstationen, (Morgens vor 7 Uhr, Abends nach 6 Uhr) zum Fahrsatze von einem Penny für jede Fahrt Züge ablassen für die arbeitende Bevölkerung, die in und um Camberwell wohnt und in London täglich zu thun hat."

„Sollten über die Stunden des Abgangs jener Züge Klagen bei dem Handelsamte erhoben werden, so soll dieses das Recht haben, dieselben festzusetzen. Ferner wenn binnen sechs Monaten hinter einander es sich herausstellt, dass weniger als hundert Passagiere in jedem Zuge gefahren sind, so kann die Bahnverwaltung, nach Beweis der Thatsache vor dem Handelsamte, mit dessen Zustimmung die Fahrten einstellen;

[1]) Royal Commiss. 1866 Eborall qu. 16234—54. Committee 1870 Forbes qu. 1173—78.

aber das Handelsamt kann nach seinem Ermessen jederzeit die Wiederaufnahme der Züge verlangen."

„Die Haftpflicht der Gesellschaft für irgend eine Beschädigung oder Tödtung eines Passagiers mit solchen Zügen soll auf die Höhe von £ 100 beschränkt sein und in jedem bestimmten Falle der Betrag der Entschädigung durch einen vom Handelsamte bestellten Schiedsrichter und nicht anderweitig festgesetzt werden."

Nebenbei sei hier bemerkt, dass jene Arbeiterzüge, 1865 begonnen, guten Fortgang genommen haben, und schon im Jahre 1870 gab es nach der Aussage von Forbes statt des vorgeschriebenen einen Zuges drei Züge jeden Morgen (je einen um 4, 5, 6 Uhr), und die Leute können auf ihre Pennybillets Nachmittags mit jedem in der Richtung gehenden Zuge, später als $4^1/_2$ Uhr, zurückfahren. Die Züge gehen bis Victoria-Station (am Südwest-Ende der Metropolis) mehrere miles über Ludgate (City) hinaus; und auch für diese längere Strecke wird nur 1 Penny verlangt. Im Jahre 1869 beförderte die London, Chatham and Dover 690,000 solcher Passagiere mit Pennybillets auf 12,700 Zugmeilen mit einer Einnahme von 4 sh. 6 d. für die Zugmeile, von welcher der Director aussagt, dieselbe lasse zwar keinen grossen, aber immerhin einen guten Gewinn; bei andern Zügen derselben Bahn sei die Einnahme per Zugmeile 5 sh. 9 d.[1]).

Ueber die Erfolge dieser beschränkten Haftpflicht äussern sich die Eisenbahndirectoren sehr befriedigt. Namentlich habe die Beseitigung der Jury zur Folge gehabt, dass äusserst selten Klagen erhoben worden sind: Forbes sagt, von 1865 bis 1870 nur in zwei Fällen[2]). Die gesetzliche Einführung jener Arbeiterzüge und damit der beschränkten Haftpflicht hat denn auch auf andern Londoner Linien stattgefunden, nach dem Muster der Vorschriften in der London, Chatham and Dover Act. Wir werden hierüber noch in dem Capitel von den Preisen der Eisenbahngesellschaften zu sprechen haben. Hier muss hervor-

[1]) Committee 1870 qu. 1178—88.

[2]) Committee 1870 qu. 1193.

gehoben werden, dass jene Beschränkung auf £ 100 mit nichten die arbeitenden Classen befriedigt. Ein sehr achtungswerther Docks-Arbeiter, Mitglied eines der verschiedenen Vereine zur Beförderung von Arbeiterzügen in London [1]), erklärt, es sei im allgemeinen die Stimmung gegen jene £ 100 gerichtet [2]); denn welch' ein Entgelt seien im Todesfalle £ 100 für eine zurückbleibende Familie oder wohl gar für Eltern, welche von dem Getödteten ernährt wurden [3])! Nun wird, wie wir gesehen haben, von den Eisenbahnverwaltungen eingeräumt — und der Zeuge, welcher dies thut, ist der letzte, welcher geneigt ist, mehr einzuräumen, als er muss — dass sie an jenen Zügen Gewinn machen. Die Absicht des Gesetzes war das nicht; sie war vielmehr, die nach den Vorstädten durch die Eisenbahnen vertriebenen Bewohner London's zu entschädigen in wohlfeiler Fahrt von den Vorstädten nach der Stadt, so dass sie künftig wirthschaftlich nicht schlechter gestellt seien als zuvor. Die Beschränkung des Ersatzes auf £ 100 ist für eine Tödtung oder auch für eine schwere Verletzung offenbar in vielen Fällen so enge, dass an diesem Puncte sie schlechter gestellt sind, als wenn sie der Eisenbahn sich nicht zu bedienen brauchen. Sollte für eine billige Erhöhung der Entschädigung — die Arbeiter wünschen ein Schiedsgericht ohne jene Grenze — in der That ein Theil des Gewinnes darangesetzt werden, so wäre das nur ein mässiges Entgegenkommen gegen den Geist des Gesetzes. Und wahrlich nicht würdig ist es, wenn ein Eisenbahnmann im Ausschusse des Unterhauses dem Zeugen, der in diesem Geiste bescheidene Ansprüche äussert, da man ja von grossen Gesellschaften so etwas verlangen dürfe, — wenn ein Ausschussmitglied ihm erwiedert: Sie meinen, weil hier eine Masse Capital von zahlreichen Witwen und Waisen und andern kleinen Rentnern zusammengehäuft ist, dürfe man die

[1]) Committee 1870 Elderton qu. 2277—2318.

[2]) the feeling in general is against the 100 l.

[3]) I cannot see how the family of a poor man who was killed could accept 100 l. as the value of his life.

Gesammtheit als reiche Leute ansehen, die ihre Nachbarn besser entschädigen sollten als ein beliebiger anderer [1]? — Dem wohlhabenden Spiessbürgerthum des ganzen Landes ist es erlaubt, als Jury solche Ansicht nicht bloss zu äussern, sondern auch zu verwirklichen; wenn aber ein Mann, der mit 22 shilling die Woche Frau, Kinder und Schwiegereltern unterhält [2], nur eine Andeutung äussert in ähnlicher Richtung und dasselbe Gesetz für sich wünscht, das Jene haben, so bekommt er von den Witwen und Waisen zu hören. Sind jene Herren eben so sentimental, wenn sie auf Kosten der Witwen und Waisen Gehälter und so weiter einziehen, welche gross genug sind, dass sie ein hohes Staatsamt mit drei tausend Pfd. St. ausschlagen [3], weil es zu schlecht bezahlt ist? . . . Doch jenes gilt für Socialismus, dieses für ökonomische Harmonien.

An dieser Stelle mag hervorgehoben werden, dass alles, was wir bisher von der Ersatzpflicht für verletzte und getödtete Personen kennen gelernt haben, sich niemals auf die Eisenbahnbediensteten bezogen hat. Für Verletzungen und Tödtungen der Bediensteten sind die Eisenbahngesellschaften, sagt Farrer — „ich sage es mit Bedauern" — nicht haftbar [4]. Wir haben gesehen, wie gross die Zahl der beschädigten und getödteten Leute dieser Kategorie ist; aber, nach der heutigen Praxis des englischen Rechtes haftet kein Unternehmer für den Schaden eines Arbeiters in seinem Dienste, da dieser „freiwillig" sich der Gefahr desselben unterzieht [5]. Was daher regelmässig geschieht, ist folgendes. Ist es eine solche Verletzung, wobei der Mann noch arbeiten kann, so sucht die Bahnverwaltung (nach der Aeusserung eines Eisenbahndirectors)

[1]) Denison qu. 2333.

[2]) q. 2291—93.

[3]) Bd. I, S. 361.

[4]) Lords Committee 1873 qu. 1519: they are not liable, I am sorry to say, for injury to their servants.

[5]) Committee 1870 Captain O'Brien qu. 471—76: we are on the footing of all other employers of labour; the man voluntarily undertakes a dangerous service.

ihn in ihrem Dienste zu behalten; wird er getödtet, so wird ein Almosen an die Hinterbliebenen gezahlt[1]) — eine Summe von zehn Pfund[2]) Sterling; sind aber Kinder da, welche man beschäftigen kann, so werden diese in Dienst genommen. So recrutirt sich „freiwillig" die Armee für jenen Dienst: weil die Eisenbahnbediensteten freiwillig sich der Gefahr unterzogen haben, ist kein Anspruch auf Ersatz, sie erhalten nur ein Almosen; dies Almosen besteht aber wieder darin, dass die folgende Generation in diesen freiwilligen Dienst genommen wird.

Uebrigens ist die Rechtsfrage nicht ganz so unbestritten, wie es nach der heute herrschenden Uebung und der Ansicht der Eisenbahngesellschaften scheint. Die beiden Barons des Court of the Exchequer sagten darüber vor dem Ausschusse von 1870 dieses aus[3]).

Es gilt jetzt, zufolge einer präjudiciellen Entscheidung des Oberhauses (der höchsten Gerichtsinstanz), dass eine Eisenbahngesellschaft oder sonst ein Arbeitgeber nicht verantwortlich ist für die Beschädigung, welche einem Bediensteten durch Verschulden eines andern Bediensteten zustösst. Man hat versucht, diese Entscheidung zu erschüttern durch eine andre Entscheidung im Oberhause von Lord Cranworth, wonach der Unternehmer eines Bergwerkes die Verpflichtung hat, geeignete Leute anzustellen zur Beaufsichtigung des Bergwerkes behufs Vermeidung von Unfällen; doch ist jenes Präjudiz entscheidend geblieben für das Verhältniss bei den Eisenbahngesellschaften; aber es ist eine von jenen neuen Rechtsnormen, von welchen man nicht annahm, dass sie bestünden zu der Zeit, da ich die juristische Laufbahn betrat[4]) (das heisst um die Zeit, als die Eisenbahnen sich zu entwickeln anfingen). Ich entsinne mich sehr wohl

[1]) We treat it as a case of charity qu. 472.

[2]) Vgl. London and North Western Return im Appendix 1870 p. 195.

[3]) Martin und Bramwell qu. 888.

[4]) It is one of those new rules of law which was not supposed to exist when I began.

des Ursprungs jener Norm, und ich denke, ich kenne ihre Geschichte; aber heute steht sie so fest, dass man den Rechtszustand nicht ändern könnte ausser durch eine Parlamentsacte.

Von denselben hohen Richtern wird der Haltung der Eisenbahnbediensteten das günstigste Zeugniss ausgestellt [1]). Ich bin der Ueberzeugung, sagt Baron Martin, dass diese Leute sich ausgezeichnet führen [2]); ich habe niemals einen betrunken gesehen (und ich reise viel auf der Eisenbahn) und entsinne mich nicht, dass jemals in einem Processe vor mir oder einem andern Richter ein Fall von Betrunkenheit vorgekommen ist. Hiermit stimmt Baron Bramwell überein.

Für diejenigen Unfälle von Reisenden, welche durch höhere Gewalt herbeigeführt sind und daher die Eisenbahngesellschaften zum Schadenersatze nicht verpflichten, sowie überhaupt diese Haftpflicht ergänzend, besteht eine „Railway Passengers Insurance Company" seit dem Jahre 1850 [3]), welche sich zu einer allgemeinen Unfall-Versicherungsgesellschaft entwickelt hat, so dass gegenwärtig das ganze Geschäft sich in die beiden Zweige, Eisenbahnunfälle und alle Unfälle, scheidet. Für erstere wird eine Versicherung auf jede Reise, für alle Unfälle (Reisen eingeschlossen) die Versicherung nur für ein ganzes Jahr geschlossen. Die Eisenbahnversicherung wird je auf eine Reise geschlossen (sofern man nicht vorzieht, sich in der andern Kategorie auf ein Jahr zu versichern); eine Reise ist jede Fahrt, die man je auf ein besonderes Billet macht, gleichviel wie lang sie ist [4]). Die Prämie beträgt 3 pence für eine Versicherung in erster Wagenclasse

[1]) 1870 Evid. qu. 860—62.

[2]) I do believe that the servants are excellent.

[3]) Committee 1870. Vian qu. 1773—1832.

[4]) qu. 1815: the distance travelled is no element; it would complicate the system so much that it would be almost impracticable; it would involve an enormous number of different kinds of insurance tickets. This is rather a rough system, a penny postage system.

für ein Capital von 1000 Pfd. Sterl. bei Todesfall oder für eine wöchentliche Rente von 6 Pfd. Sterl. bei Verletzung; 2 pence in einem Wagen zweiter Classe für 500 Pfd., bez. 3 Pfd. Sterl.; endlich 1 penny in dritter Classe für 200 Pfd. Sterl., bez. 2 Pfd. Sterl. 5 sh. Die Prämie ist um so theurer, je niedriger die Classe, weil die Versicherungsgesellschaft die Gefahr der Verletzung in den harten Wagen der niederen Classen für grösser hält, als in der ersten Classe. Daher ist es auch nicht gestattet, mit dem Versicherungsbillet für 1000 Pfd. Sterl. in einer andern als der ersten Classe zu fahren, sowie ferner keine höheren Versicherungen geschlossen werden, als auf die angegebenen drei Summen.

Die Zahl der Versicherungen bei dieser Gesellschaft ist nicht gross; im Jahre 1870 wurden 400,000 bis 500,000 Billets jährlich verkauft, regelmässig nur für lange Reisen. Von den 30 Millionen Passagieren, welche z. B. die Metropolitan Railway befördert, — also im Londoner Localverkehr —, nimmt kein Einziger eine Versicherung [1]). Von der Jahreseinnahme der Gesellschaft von 120,000 Pfd. Sterl. waren überhaupt nur 10,000 Pfd. Sterl., ein Zwölftel, aus Prämien für Eisenbahnreisen, elf Zwölftel aus Prämien für alle Unfälle, die natürliche Folge der unbegrenzten Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften für die grosse Mehrzahl der Zugverunglückungen. Durch besondere Parlaments-Acte ist der Versicherungsgesellschaft das Recht gewährt, in Streitfällen mit Versicherten ein Schiedsgericht zu verlangen, statt der Jury. Diese Einrichtung habe sich trefflich bewährt, und nur da, wo übertriebene Ansprüche erhoben worden, sagt der Secretär der Gesellschaft, beschweren die Versicherten sich darüber, dass sie beraubt seien dessen, was sie das natürliche Recht jedes Engländers nennen, des Gerichtshofes und der Geschworenen. — Die Versicherungsbillets werden, mit Erlaubniss der Eisenbahnverwaltungen, von ihren Billetverkäufern mit verkauft; diese erhalten 10% vom Erlöse. —

[1]) qu. 1832: von etwa 300 Mill. Passagieren nimmt nur ungefähr ½ Mill. Versicherung.

Zum Schlusse sei noch in Kürze die Ersatzpflicht für Güter erwähnt. Dass dieselbe beschränkt worden ist für kostbare Güter im Jahre 1830 und ferner für Pferde und Vieh im Jahre 1854, haben wir oben, als häufig angerufenen Vorgang für die Reform der Ersatzpflicht an Personen, kennen gelernt. In diesem Falle sind es die Kaufleute und Gewerbtreibenden, welche sich über das Gesetz oder den Zustand unter demselben beklagen. Für die Versicherungsprämie der kostbaren Güter ist keine Grenze gesetzt; man klagt daher, dass die eine solche Versicherung einschliessenden Sätze der Eisenbahnen enorm sind. Der Vertreter der Handelskammer von Derby theilt der königlichen Commission von 1865 mit[1]), dass für den Transport von Seidenwaaren aus Derby nach London (127 miles) 3 shilling per Centner verlangt werden ausschliesslich der Versicherung und ein Zuschlag von funfzig Procent einschliesslich der Versicherung (4 sh. 6 d.)[2]), was so theuer zu stehen komme, dass man regelmässig vorziehe, das Risico selber zu tragen. Man klagt aber auch über die Ungerechtigkeit des Gesetzes, welche von der ganzen Textilindustrie gerade die Seide allein ausnimmt, während z. B. Maschinen-Spitzen gelegentlich dreimal so hohen Werth haben (man hat diese durch Gesetz von 1865, wie oben bemerkt ist, von der Carriers' Act herausgenommen und wieder unter die volle Haftpflicht gestellt). Umgekehrt wissen sich die Eisenbahngesellschaften da, wo sie nicht geschützt sind und es wünschen, selber zu helfen durch besonderes Abkommen[3]), durch besondere Tarife. Sie stellen eine Liste von allen Waaren auf, welche sie für „damageable" er-

[1]) T. H. Nicholson qu. 8770—95.

[2]) qu. 8781: the rate is excessive: ähnlich zwei Sätze für Glas, Allport qu. 12413—15. Allport sagt, bald wählt man den einen, bald den andern.

[3]) O'Brien vor Royal Commission 1866 qu. 12310: Companies now protect themselves as well as they can by making a special arrangement for hazardous articles not included in the carriers list of protected articles.

klären, und verlangen dafür höhere Sätze[1]; so lange sie sich damit in dem weiten Spielraume der parlamentarischen Tarifmaxima bewegen, kann man ihnen dafür nichts anhaben. Darf man dem Zeugnisse Allport's in eigener Sache glauben, so würden alle Schäden an Waaren, wofür die Bahnverwaltung verpflichtet ist, in 99 unter 100 Fällen gegen Vorzeigung der Factura bewilligt[2]).

[1]) W. Williams Royal Commission 1866 qu. 10403—07.
[2]) Evid. 1870 qu. 588.

Drittes Capitel.

Die Preise der englischen Eisenbahngesellschaften.

1. Indem ich für die Erörterung der Preise nicht umhin kann eine Analyse der Kosten der englischen Eisenbahnen voranzuschicken, darf ich das Geständniss nicht zurückhalten, dass ich dieses mit einigem Zagen thue, und zwar aus verschiedenen Gründen. Einmal sind die Materialien, welche für eine Untersuchung sowohl der Bau- als der Betriebskosten vorliegen, weitaus nicht genügend, um hier zu sicheren Folgerungen Anhalt zu gewähren. Die Daten sind unter so allgemeine Kategorien gebracht, dass es schwer fällt, auf die wirkliche Ursache dieser oder jener Kostenhöhe, im Laufe der Jahre oder bei verschiedenen Bahnen, zurückzugehen. Selbst aber wenn eine Kategorie an sich in genügender Specialität aufgeführt ist, fehlt meist eine solche Erläuterung, wie sie für wissenschaftliche Schlussfolgerungen nothwendig ist. So werden beispielshalber in den speciellsten Geschäftsberichten jedes Halbjahres, von den Eisenbahnverwaltungen an die Actionäre erstattet, heute zwar besondere Posten für „Arbeitslohn" aufgeführt; aber es mangelt jede nähere Unterscheidung der Art der beschäftigten Leute, ihrer Zahl, der Stunden ihrer Beschäftigung und des dem Einzelnen je für die besondere Art der Arbeit gezahlten Lohnes[1]:

[1]) Es mag hier gelegentlich bemerkt werden, dass diese Seite der Eisenbahnfrage bisher am wenigsten oder gar nicht Gegenstand parlamentarischer Untersuchung gewesen ist; auch die grosse königliche

so dass mit den rohen Zahlen für „Salaries and wages" nicht sonderlich viel anzufangen ist und man nur vermuthungsweise Schlüsse ziehen kann, wenn etwa in dem einen Jahre zehn Procent mehr als in dem vorangegangenen hierfür ausgegeben sind, inwieweit das auf Vermehrung der Arbeitskräfte, inwieweit auf Erhöhung des Lohnes zu setzen sei. Einigermaassen güntiger ist die Deutlichkeit der Angaben für Stoffe, welche Gegenstand umfangreichen Bedarfes sind, namentlich Kohlen. Denn erstens ist dies ein im Wesentlichen Einheitliches, mit dem man es zu thun hat; dann sind die Marktpreise für dieselbe Waare aus andern Quellen hinreichend bekannt. Aber auch hierbei erweist sich, dass die verbrauchten Quantitäten fehlen und die Verhältnisse des Einkaufs derselben. Bei der Kohlentheuerung der letzten Jahre erscheinen einzelne Bahnen mit relativ enormer Steigerung der Ausgabe für Kohlen, andere mit relativ geringer Steigerung. Der Grund wird zu suchen sein in der Verschiedenheit der Vorräthe, besonders aber der Lieferungscontracte aus der Zeit der mässigen Preise, — wird auch zu suchen sein in dem Besitze oder Nichtbesitze von eigenen Kohlengruben. — Doch so günstig wie in diesem Falle liegt es bei vielen andern Bestandtheilen der Betriebs- oder der Baukosten noch nicht einmal. Ihrer einzelnen Bedeutung nach geringer, erscheinen sie in den Ausweisen zusammengeworfen mit andern, und aus der rohen Summe lässt sich wenig oder nichts entnehmen. Wie soll man vollends irgend einen sichern Schluss wagen dürfen, wenn die Ausgaben für das stehende Capital mit den Ausgaben für das umlaufende Capital durcheinandergeworfen werden, und wenn dies wiederum bei den einzelnen Bahnen nach ganz verschiedenen Grundsätzen geschieht, ja bei jeder Bahn für sich in verschiedenen Zeiten verschieden? Keine Bahnverwaltung aber hat bis zur Stunde den Grundsatz privatökonomischer Ordnung

Commission von 1865—67 wendete ihr keine Aufmerksamkeit zu. — Hoffentlich thut es die jetzt niedergesetzte königliche Commission über Unfälle.

verwirklicht, welcher verlangt, dass jede einzelne Wirthschaft in regelmässiger Wiederkehr eine genaue Feststellung ihres Vermögens vornimmt und zu diesem Zwecke eine strenge Scheidung von roher Einnahme und reinem Gewinne je für die bestimmte Periode macht. So lange die jährlichen Abnutzungen des Bahnkörpers, der Gebäude, der Locomotiven, der Wagen, nicht durch jährlich coincidirende, die Abnutzung deckende Ersatzausgaben, in der Weise, wie der Anzug des Signalmannes jährlich durch einen neuen ersetzt wird, hergestellt werden, — was offenbar niemals möglich sein wird —: so lange muss eine möglichst scharfe Scheidung stattfinden, welche jede Capitalverschlechterung ihrem wahren Werthe nach jährlich (halbjährlich) abschreibt und jede Ausgabe für das Capital demselben zuschreibt. Nur auf diese Weise kann man wissen, wie gross das Capital in dem gegebenen Augenblicke ist, wie gross die Ausgaben für den laufenden Betrieb der Periode, wie gross endlich der Gewinn für dieselbe Periode ist.

Weiter sind die Kosten allein eine todte Zahl, so lange man nicht das damit hergestellte Product kennt. Am augenfälligsten erweist sich dieses bei der Frage der Baukosten an Eisenbahnen. Man hat so oft die Zahlen verglichen von verschiedenen Ländern, verschiedenen Provinzen, verschiedenen Zeiten, von Staats- und von Privatbahnen. Was kann nun wohl solch' ein Vergleich werth sein, wenn man nicht eine gründliche Analyse nicht bloss der Bestandtheile der Kosten, sondern namentlich auch dessen, was durch die Kosten hergestellt ist, damit verbindet? Nicht nur die ganz verschiedenen Bedingungen, unter denen je eine besondere Bahn gebaut wird, sondern auch die verschiedene Qualität der Erfüllung dieser Bedingungen muss genau ins Auge gefasst werden. Zunächst sind an sich die technischen Voraussetzungen für den Bau einer Bahn, namentlich die geographische und geologische Beschaffenheit des Bahnweges, ganz verschieden; dann lassen sich die durch die verschiedenen Voraussetzungen gestellten Aufgaben wiederum in verschiedener Weise lösen: zunächst überhaupt schlecht oder

gut, leichtsinnig oder solide; dann durch Bevorzugung dauernder kostbarer Anlagen zur Erreichung eines dauernd bequemeren Bahnkörpers an Stelle der Vermeidung kostbarer Bauten mit der Folge einer schwierigeren Fahrbahn (Tunnel's!). Hierbei mag die eigne Ueberzeugung der technischen Sachkundigen oder ein polizeilicher Zwang entscheidend sein; in England haben beide Momente zur Erhöhung der Baukosten zusammengewirkt. Ja, in die bloss technische Frage wird auch die ökonomische Berechnung hineingehen, ob im gegebenen Falle, nach Art der gegebenen wirthschaftlichen Zustände und des zu erwartenden Verkehrs, es vorzuziehen sei, grosse Capitalanlagen zu machen oder an der Capitalanlage zu sparen. Nur im Extreme stellt sich diese Erwägung dar in der Frage der Secundärbahnen, im Gegensatze zu den üblichen Eisenbahnen; aber zwischen diesen Extremen ist ein weiter Spielraum, innerhalb dessen sich thatsächlich der bisherige Bahnbau bewegt hat.

Alle die Gesichtspuncte bleiben vollkommen unerledigt, ja, was noch viel schlimmer ist, unerörtert, wenn man nackte Zahlen nebeneinanderstellt, um zu zeigen, was da oder dort die Eisenbahnbaukosten betragen. Ein entscheidendes Wort gehört hier ohnehin dem sachkundigen Techniker, gerade vom Standpuncte der Nationalökonomie, da diese keine Preise kennt ohne Rücksicht auf das dafür Erlangte. Erst eine auf der gründlichsten technischen Prüfung beruhende Vergleichung, welche alle jene Gesichtspuncte berücksichtigt, kann Aufschluss geben über die hohen oder niedrigen Kosten von Eisenbahnen unter verschiedenen Umständen. Davon sind wir leider noch weit entfernt. Dennoch wäre zu wünschen, dass man seiner Ungeduld einen Zügel anlegte und jene Statistik bei Seite würfe, welche es dahin gebracht hat, dass heutzutage einsichtige Männer, das Kind mit dem Bade ausschüttend, von der Statistik überhaupt nichts wissen wollen.

Endlich noch ein Bedenken. Europa, voran England, hat gerade in dem Zeitraume des letzten Vierteljahrhunderts unter dem Einflusse der neuen Goldmassen von Amerika und Australien, sowie der Vermehrung der Creditsurrogate eine

Steigerung seiner Preise erfahren, über deren Umfang zwar noch keine Einigung erzielt ist — (und insoweit nicht erzielt werden kann, als sie sich an verschiedenen Puncten und Gegenständen verschiedentlich schnell durchsetzt) — welche aber als eine Thatsache jetzt unzweifelhaft feststeht. Jede Preisangabe muss diese Thatsache mit in Rechnung ziehen und sie zum mindesten als Problem hinstellen, sofern es sich um die Periode handelt, welche die Zeit vor dem letzten Vierteljahrhundert und innerhalb desselben umschliesst. Ferner haben andere Preisveränderungen[1]), unabhängig von der Goldentwerthung, stattgefunden, deren Grösse ebenfalls aus Mangel zureichender Angaben nicht immer festgestellt werden kann, von der Gefahr einer Verwechslung vorübergehender Preissteigerungen (so der letzten Kohlentheuerung) mit dauernden (oder Preiserniedrigungen) ganz zu schweigen. —

Alles das Gesagte gilt für England allein; es schwillt aber zu vernichtenden Dimensionen an, wenn Jemand Neigung empfindet, die Kosten der englischen Bahnen mit andern Ländern zu vergleichen.

a. Wenn wir das in Eisenbahnen angelegte Capital jedes Jahres durch die gleichzeitige Meilenzahl, im Anschlusse an die Gewohnheit der amtlichen Ausweise, dividiren, so tritt uns zunächst eine Zahlenreihe entgegen, welche vom Anfang

[1]) So scheint es, dass der Preis des Weizens in England aus eigenen Ursachen trotz der Geldentwerthung sich nicht bloss gleichgeblieben, sondern eher etwas gefallen als gestiegen ist. Der Durchschnittspreis der 11 Jahre 1853—63 beträgt (Statist. Abstract 1853—67 p. 100) $56^1/_2$ sh. p. quarter; dagegen der Durchschnittspreis 1864—73 (Statist. Abstract 1858—72 und Quarterly Return of England by authority of the Registrar General for January-March 1874) nur 53 sh. Wenn in dem letzten Return des Registrar General zu einem Vergleiche der Preissteigerung seit 20 Jahren der Preis des Weizens von 1852-53 einerseits, dann der Preis von 1872—73 andererseits herausgegriffen und aus den Preisen je dieser beiden Jahre gefolgert wird, der Preis sei in dem Zeitraume der 20 Jahre um 23 Procent gestiegen: so muss dieses als ein Beispiel hervorgehoben werden, um warnend zu zeigen, was in der Statistik, speciell in der Statistik dieser Frage, heute noch möglich ist — by authority of the Registrar general.

bis zum Ende ziemlich unverändert geblieben ist; unerhebliche Schwankungen von Jahr zu Jahr, bisweilen eine Anzahl von Jahren hindurch in einer bestimmten Richtung, aber dann wieder abbrechend, und niemals ist die Schwankung stark. Gerade diese ruhige Oberfläche deutet auf eine Menge wider einander wirkender Elemente, welche in ihrem Gesammtresultate den Beobachter stutzig machen; sehr verschieden von den Ergebnissen der preussischen Statistik, welche beinahe eine Verdoppelung der gleichen Ziffern in dem Zeitraume von 1844 bis 1869 zeigt, und auf welche Adolph Wagner[1]) in seiner vortrefflichen Behandlung dieses Gegenstandes hinweist.

Die Zahlen waren folgende.

Im Jahre 1843 gab es, wie ich schon im ersten Band angegeben habe[2]), 2114 englische Meilen im Vereinigten Königreiche, wovon jede Meile im Durchschnitt 34,360 Pfd. St. gekostet hatte. Im Jahre 1853 gab es 7686 englische Meilen, welche 35,561 Pfd. St. kosteten. In dreijährigen Perioden ergibt sich folgende Reihe[3]):

1856:	8,710	miles	35,315	Pfd. St.
1859	10,002	„	33,430	„ „
1862	11,551	„	33,349	„ „

[1]) Rau's Lehrbuch der Finanzwissenschaft, bearbeitet von Ad. Wagner, Leipzig 1871, S. 519. Die Ziffern der preussischen Statistik sind: 1844 296190 Thlr., 1869 552072 Thlr. p. deutsche Meile. Sehr merkwürdig ist in der preussischen Statistik die fast ununterbrochene Stetigkeit, mit welcher von 1844 ab bis 1872 der Durchschnitt p. Meile gestiegen ist; freilich nicht gleich stark von Jahr zu Jahr, aber doch, mit einziger Ausnahme von 1866—1868, stets steigend. Im Jahre 1872 betrug die Gesammtmasse aller vollendeten preussischen Eisenbahnen 1700 Meilen mit 927½ Mill. Thlrn. Anlagecapital, d. h. 578417 Thlr. p. Meile, also abermals eine Steigerung gegen 1869 (vgl. die Tabelle bei Schreiber, die preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältniss zum Staat 1834—1874, Berlin 1874, S. 87). Eine Analyse jener Zahlen wäre eine sehr verdienstvolle Arbeit.

[2]) Bd. I, S. 125.

[3]) Railway Returns for England and Wales, Scotland and Ireland for the year 1872. London 1873.

1865	13,289	miles	34,275	Pfd. St.
1868	14,628	„	34,979	„ „
1871	15,376	„	35,944	„ „
1872	15,814	„	35,984	„ „

Versuchen wir jetzt, diese Zahlen zu entziffern.

Eine Thatsache ist zu diesem Behufe vor Allem hervorzuheben: während im Jahre 1843 fast alle Eisenbahnen Doppelgeleise hatten (von 2114 miles hatten nur 120 ein einzelnes), ist die relative Zahl der eingeleisigen Bahnen in stetigem Fortschritt gewesen, so dass in den letzten zwanzig Jahren die doppelgeleisigen Bahnen weitaus den geringeren, die eingeleisigen weitaus den grösseren Antheil an dem Zuwachs der Bahnlinien gehabt haben. Im Jahre 1853 waren von überhaupt 7686 miles schon 1699 miles eingeleisige, die übrigen mehrgeleisige; aber im Jahre 1872 waren von den ganzen 15,814 miles nicht weniger als 7302 eingeleisige, d. h. nahezu die Hälfte. Hiermit ist die vorherrschende Masse der in den letzten zwei Jahrzehnten gebauten Bahnen als Nebenbahnen gekennzeichnet, während die Masse der doppelgeleisigen Linien sich theils durch die Erweiterung der bisher eingeleisigen, theils durch den Neubau doppelgeleisiger vermehrte; und erst in den allerletzten Jahren beginnen die frequentesten Bahnen da, wo sie sich London nähern, eine Verdoppelung des Doppelgeleises vorzunehmen. Dieses Vorherrschen der doppelgeleisigen Bahnen im Anfange und ihr relatives Zurücktreten im Laufe der Entwicklung bedeutet, wenn wir die Thatsache an die obige Zahlenreihe der Kosten per Meile halten und zunächst von jedem andern Momente abstrahiren, dass für denselben Preis im Jahre 1853 ein Bahnnetz vorhanden war, von dem vierfünftel Doppelgeleise enthielten, im Jahre 1872 aber ein Bahnnetz, von welchem nicht viel mehr als die Hälfte doppelte Geleise hatte (1853: 78 %, 1872: 53.8 %). Soweit demnach dieses Moment in Betracht kommt, bedeutet die gleiche Zahl per Meile im Jahre 1872 einen wesentlich höhern Preis der Herstellung als 1853 und im Jahre 1853 einen höhern Preis als 1843.

Dies zeigt sich deutlicher, wenn wir England von Schottland und Irland trennen. Obwohl an der Zunahme der eingeleisigen Bahnen England seinen beträchtlichen Antheil hat, trifft dieselbe doch vorherrschend auf Schottland und Irland. Ende 1872 hatte England allein unter seinen 11,136 miles nur 4166 eingeleisige Bahnen, d. h. 37 Percent, dagegen Schottland unter seinen 2587 miles 1546 eingeleisige, d. h. 60 Percent, und gar Irland unter seinen 2091 miles 1590, d. h. 76 Percent. Sicherlich in nahem Zusammenhange mit diesem verschiedenen Antheile der eingeleisigen Bahnen steht die Verschiedenheit der Anlagekosten in den drei Ländern, wenn sie auch gewiss nicht darin ihren einzigen Grund findet. In England betrugen die Anlagekosten im J. 1872 42,532 Pfd. St. p. mile, in Schottland 25,800 Pfd., in Irland 13,723 Pfd. Die Anlagekosten für das Jahr 1843 bezogen sich, weil damals von überhaupt 2114 miles allein 1856 miles in England waren, vorherrschend auf England, und ein niedrigerer Satz p. mile, vielleicht für die 120 miles eingeleisige oder für die ganzen 258 miles in Schottland und Irland, könnte keine bedeutende Erhöhung der durchschnittlichen 34,360 Pf. St. von 1843 einschliessen. Wenn wir hiernach England von 1872 mit England von 1843 vergleichen, so ergibt sich, dass seine Bahnen erstens 42,532 Pfd. St. p. mile im J. 1872 gegen allenfalls 35—36,000 Pfd. im J. 1843 Anlagekosten verursacht haben, zweitens dass im J. 1872 nicht weniger als 37 Percent eingeleisige Bahnen in jenen höheren Durchschnittskosten steckten, gegen ein Minimum der eingeleisigen Bahnen im J. 1843.

Hieraus ergibt sich ferner, dass unter dem Scheine der Unveränderlichkeit sich in der That eine bedeutende Steigerung der Anlagekosten verbirgt, die sich sofort zeigt, wenn man erstens die Zahl der Geleise ins Auge fasst, zweitens England für sich betrachtet. Es fragt sich aber jetzt weiter: was hat zu dieser Steigerung beigetragen? zunächst: sind es sonstige Erweiterungen der Anlage, also Quantität oder Qualität irgend eines Bestandtheiles des gesammten Anlagecapitals? sodann: ist der Preis des gleichen quantum und quale im Laufe der Jahre gestiegen oder gefallen? Gleich

für die Beantwortung der ersteren Frage sehen wir uns ziemlich im Stiche gelassen.

Die amtliche Statistik gibt nur die Daten über die Zahl der Locomotiven und der Wagen an die Hand. Im Jahre 1872 besassen sämmtliche Eisenbahngesellschaften des Vereinigten Königreichs

10,933 Locomotiven,
23,569 Personenwagen,
314,330 Güterwagen,

das heisst, auf die mile Eisenbahn durchschnittlich

0,7 Locomotiven [1]),
1,3 Personenwagen,
19,9 Güterwagen [2]).

Zu diesem Durchschnitte tragen wiederum die drei Länder in verschiedenem Verhältniss bei.

In England (ohne Schottland und Irland) kamen auf die mile

0,82 Locomotiven,
1,75 Personenwagen,
21,8 Güterwagen.

In Schottland

0,51 Locomotiven,
1,14 Personenwagen,
23,82 Güterwagen.

In Irland

0,24 Locomotiven,
0,54 Personenwagen,
4,47 Güterwagen.

Diese Daten für die drei Länder, zusammengehalten mit den oben erwähnten Daten über den verschiedenen Antheil der eingeleisigen Bahnen, sowie mit den verschiedenen Anlagekosten per mile, begründen die Vermuthung, dass einen er-

[1]) d. h. auf die deutsche Meile 3,23; für Preussen war 1869 der Durchschnitt 2,4; also kein gar zu grosser Abstand.

[2]) Preussen 1869: 51 Güterwagen p. deutsche Meile gegen 91 p. deutsche Meile im Vereinigten Königreich, wozu aber eine grosse Menge fremder Güterwagen für den Mineralientransport kommt.

heblichen Antheil an der Verschiedenheit der Anlagekosten, zunächst in den drei Ländern mit einander verglichen, jene beiden Momente gehabt haben.

Eine Vergleichung des Wagenparks (rolling stock), wie er oben für das Jahr 1872 angegeben ist, wäre nun für verschiedene Zeitpuncte vorzunehmen.

Da finden wir, dass im J. 1853 die Zahlen für das Vereinigte Königreich waren[1]):

3,942 Locomotiven,
11,369 Personenwagen[2]),

d. h. auf die Meile (bei einem Bestande von 7686 miles)

0,51 Locomotiven,
1,48 Personenwagen,

und England allein hatte

3221 Locomotiven,
9144 Personenwagen,

d. h. auf die Meile (bei 6000 miles)

0,54 Locomotiven,
1,52 Personenwagen;

ferner waren die Zahlen für 1868 und England allein folgende[3]):

7,235 Locomotiven,
16,638 Personenwagen,
207,131 Güterwagen,

d. h. auf die mile (Bestand 10,200 miles)

0,71 Locomotiven,
1,63 Personenwagen,
20,30 Güterwagen.

Hieraus ergibt sich, dass in den verschiedenen Arten des „rolling stock" eine erhebliche Zunahme von 1853 bis 1872 stattgefunden hat, dass namentlich für England allein und in der Zahl der Locomotiven von 1853 bis 1872 ein stetiger

[1]) Appendix to Fifth Report from the Sel. Committee 1853 p. 261.
[2]) Für Güterwagen ist keine genügende Angabe vorhanden.
[3]) Misc. Statistics of the United Kingdom Part VIII. (London 1872) p. 346.

Zuwachs p. mile von 0,54 auf 0,82 (1868: 0,71) eingetreten ist, welches jedenfalls eines derjenigen Elemente ist, die zu der Erhöhung des durchschnittlichen Anlagecapitals beigetragen haben.

Doch mit diesem Wenigen sind leider die statistischen Daten für Ermittelung der Anlagekosten, welche die amtlichen Quellen bieten, erschöpft. Und jetzt bleibt uns nur übrig, eine anderweitige Erläuterung der Anlagekosten zu suchen, soweit sachkundige Aussagen Anhalt dafür gewähren: zunächst eine Erläuterung der Kosten des Wagenparks. Denn wie gross der Capitalbetrag ist, den jener Bruchtheil per mile bedeutet, darüber schweigen die statistischen Tabellen. Hören wir jetzt einen Zeugen.

Einer der ältesten Eisenbahn-Ingenieure Englands, Thomas Elliott Harrison, erklärte vor der königlichen Commission im Jahre 1866 [1]), es sei das Ergebniss der Erfahrung einer grossen Anzahl von englischen Eisenbahnen, dass der Preis des Wagenparks zum Betriebe der Bahn der Betriebseinnahme eines Jahres gerade entspricht; wenn eine Linie 300,000 Pfd. jährlich einnimmt, so muss sie einen Wagenpark (Locomotiven und Waggons) im Betrage von 300,000 Pfd. St. haben. Der Zeuge hat es namentlich auf der North Eastern, mit der er seit einem Menschenalter verknüpft ist, bestätigt gefunden, dann aber an der Vergleichung aller andern Bahnen erprobt, und bezeichnet diese Erfahrung als eine allgemein anerkannte. Vorausgesetzt dabei ist, dass die Bahnverwaltung den ganzen Wagenpark (auch für Kohlen u. s. w.) besitzt, wie es bei der North Eastern und einer Anzahl anderer Bahnen der Fall ist. Diesem bestimmt ausgesprochenen Zeugnisse wird so viel Vertrauen zu schenken sein, dass man darauf hin eine ungefähre Vergleichung der Kosten des Betriebsmaterials vornehmen kann. Im Jahre 1854 betrug die Gesammteinnahme [2]) für England (allein)

£ 17,342,925;

auf 6114 miles gab dies für die Meile

£ 2837.

[1]) Evid. qu. 15405—412.

[2]) Statist. Abstract 1853—1867 p. 122.

Dagegen im Jahre 1872 betrug die Betriebseinnahme für England

£ 43,376,178;

auf 11,136 miles ergibt dies für die Meile

£ 3895.

Die Mehrkosten von Maschinen und Wagen hätten hiernach um reichlich £ 1000 das Anlagecapital per mile erhöht.

Dieses Ergebniss[1]) drängt doppelt die Frage auf: wo sind die zureichenden Gründe des grossen Unterschiedes zu suchen, welchen der erwähnte Grund nur so dürftig ausfüllt?

Zur Beantwortung erhalten wir nur Hindeutungen von Sachverständigen, keine exacten Belege.

Der schon vorgeführte Zeuge Harrison sagt hierüber im Jahre 1866[2]), neben der grossen Verbesserung und damit Vertheuerung der Locomotiven und Wagen[3]) sei namentlich der Bahnkörper dadurch vertheuert worden, dass man die Wichtigkeit eingesehen habe, ihn in der bestmöglichen Beschaffenheit herzustellen; die Kosten des Bahnkörpers seien daher jetzt (1866) mindestens 50 Procent höher als einige Jahre zuvor; und er sei überzeugt, in zehn bis zwanzig Jahren werde ein weiterer gewaltiger Fortschritt über das Gegenwärtige hinaus gemacht werden; die ganze Tendenz in den verschiedenen Richtungen gehe auf Erhöhung der Anlagekosten[4]). Ferner bezeichnet Harrison es als ein kostspieliges

[1]) Auch die Statistik der preussischen Bahnen, welche Ad. Wagner a. a. O. anführt, zeigt, dass die Vermehrung des Betriebsmaterials nur einen geringen Antheil an der Zunahme des Anlagecapitals hat. Wie gross kann denn der Antheil von 1,2 Locomotiven und 40 Güterwagen an einer Summe von 256 000 Thalern sein? Nach Schmitt-Weber, Schule der Eisenb. (1873 S. 339) kostet eine Locomotive 16—20 000 Thlr.

[2]) Evid. Royal Commission qu. 15289.

[3]) the improvement both in the quality and in the size of all the locomotive engines, making them much more perfect, adds a great deal to the cost ... if we compare the carriage or waggon which is now in use with that which was in common use not more than 10 or 15 years ago, there is no comparison between them.

[4]) J am perfectly satisfied that those who live 10 or 20 years hence will see a vast improvement in the permanent way beyond what we now have: the whole tendency in every way is to increase the cost.

Vorurtheil, dass man Niveaukreuzungen anderer Strassen vermeide: wenn man wirklich wohlfeile Bahnen haben wolle, müsse man dieses Vorurtheil abthun [1]). Dieses Moment trifft freilich für die alten Bauten wie für die neuen zu und erklärt nicht eine Steigerung der Anlagekosten, es sei denn, die Tunnels und Brücken sind im Laufe der Zeit in kostbarerer Weise angelegt worden. — Die billigste Linie, welche Harrison gebaut, kostete kaum 100,000 Pfd. St. für 22½ miles; dieselbe kreuzte alle Strassen im Niveau.

Ein anderer Sachkundiger, das Unterhausmitglied A. C. Sherriff, Eisenbahndirector von langjähriger Erfahrung, hebt die enorme Vertheuerung hervor, welche die Folge der „Gründung" von Eisenbahnlinien (contractors' lines) ist. Heutzutage, sagt er vor der königlichen Commission von 1866 [2]), kosten die Bahnen so viel in Folge der Art, wie sie zu Stande kommen. Er wisse von einer Bahn in seiner Nachbarschaft, welche mit Leichtigkeit für 10,000 Pfd. St. p. mile hätte gebaut werden können und welche zwischen 30,000 und 40,000 Pfd. gekostet hat; natürlich nicht reelle Kosten, sondern durch Actien, Obligationen und Bonds ist das Capital so angeschwellt. Er erzählt ferner ein Beispiel von einer Strecke, welche die West Midland von Stratford aus selber gebaut habe, ohne Contractors, durch die eignen Beamten, und dieselbe habe 5000 Pfd. St. p. mile gekostet; in Händen von Speculanten würde derselbe Bau wohl 12,000 bis 14,000 Pfd. St. gekostet haben.

Schwerlich ist die Ansicht begründet, welche ein Kaufmann aus Gloucester vor der königlichen Commission äussert [3]),

[1]) Evid. Royal Commission qu. 15394, 15400—04.

[2]) Evid. qu. 16396—401.

[3]) Evid. 1865 William Nicks qu. 9009—10. Capt. Galton qu.: If they are constructed cheaper, must it not be at the expense of the gradients or because they make the work more slight in character and therefore the working expenses would be greater? — No; there are so many more railway contractors now-a-days than there used to be, that if they can find the money to make a line, the works are taken at a much less sum than they were even 10 years ago.

dass durch die grosse Concurrenz von Eisenbahnbauunternehmern (contractors) die Baukosten weit geringer geworden seien, als sie 10 Jahre vorher gewesen. Aber diese Ansicht, das directe Gegentheil der andern mit einem halbwegs plausiblen Grunde ausdrückend, zeigt wenigstens, wie sehr zwei entgegengesetzte Meinungen über wirthschaftliche Dinge möglich sind, wenn keine von beiden zwingende Beweise liefert. Gleichwohl hat sich mit solchem Räsonnement hin und her die wirthschaftliche Praxis und die Wirthschaftstheorie leider gar oft begnügt.

In welchem Maasse also jener Grund zur Vertheuerung der Anlagekosten mitgewirkt und ob er im Laufe der Jahre einen wachsenden Einfluss ausgeübt hat, das bin ich nicht im Stande zu beantworten, — wie denn diese Frage allein zum Gegenstande einer umfangreichen Untersuchung gemacht werden müsste, vorausgesetzt, dass der Stoff dafür vorhanden wäre. Vielleicht lässt sich Einiges entnehmen aus der Thatsache, dass unter den 239 Mill. Pfd. gewöhnlichen Actiencapitals, das in Eisenbahnen Ende 1872 angelegt war,

33 Mill. Pfd. gar keine Dividende zahlten,
$10\frac{1}{2}$ „ „ weniger als 1 % Dividende,
8 „ „ von 1 bis 2 % „ [1]

Von den 33 Mill. Pfd. ohne jede Dividende kamen $26\frac{1}{2}$ Mill. auf England allein.

Es ist ferner eine Thatsache, auf welche in amtlichen Berichten aufmerksam gemacht wird, dass namentlich in den Jahren vor 1866, also derselben Zeit, aus welcher die obige Aussage gemacht ist, eine ungesunde Speculation sich der Eisenbahnprojecte bemächtigt hatte. Der Eisenbahnbau, sagt Captain Tyler in einem seiner Berichte aus dem Jahre 1871[2], entwickelte sich bis zum Jahre 1866 bekanntlich vermittelst eines Systems, welches keineswegs gesund oder ehrenvoll für das Land zu erachten war und welches schwere Geldverluste für Gesellschaftsclassen herbeigeführt hat, die nur zu oft sie

[1]) General Report by Captain Tyler London 1874 p. 5.
[2]) Appendix Evid. Joint Sel. Committee on Amalg. 1872 p. 823, 828.

nicht tragen konnten: in der That hat seit der Panik von 1866 der Eisenbahnbau einen Rückschlag erfahren, von welchem er sich noch nicht erholt hat. Je mehr sich der Ausbau der Hauptlinien der Vollendung näherte, um so mehr schlich der Geist der Eifersucht zwischen den grossen Bahngesellschaften ein: enorme Summen wurden in Kämpfen vor den Parlamentsausschüssen vergeudet, und man forderte in einer Session nach der andern das Recht einer Ergänzungsbahn, die oft nicht einmal vortheilhaft für die Bahngesellschaft war. Angetrieben theils durch den Ehrgeiz, ein Gebiet ausschliesslich zu beherrschen, theils durch die Furcht einer Invasion der andern Gesellschaft, schadeten sie sich nicht bloss durch diese Kämpfe und diese oft unvortheilhaften Bahnbauten, sondern auch durch ein gegenseitiges Ueberbieten um quasi-unabhängige Linien, welche von geschickten Speculanten zu diesem Zwecke durchgesetzt worden waren. Die schliessliche Folge war, dass finanzielle Bedrängnisse eintraten, unsolide Anschwellung des Capitalcontos, Zahlung von Dividenden nicht aus dem Gewinne, sondern vom Capital u. dgl. m. üblich wurde —, bis der Rückschlag kam.

Ein älterer Eisenbahn-Ingenieur, G. P. Bidder, im Verwaltungsrathe der Great Eastern, gibt im Jahre 1866 an [1], der durchnittliche Satz, welchen man für ein einfaches Schienengeleise als Herstellungskosten regelmässig annehme, sei 2500 Pfd. St. für die mile (wobei der Grund und Boden mit 10 acres zu £ 50 per acre = £ 500 einbegriffen sei, nebst Bahnkörper, Schwellen, Schienen) oder 5000 Pfd. für eine doppelgeleisige Bahn [2]). Hierzu aber kämen alle Durchstiche, Brücken, Tunnels u. s. w. je nach den verschiedenen Umständen, sowie die Gebäude und die Wagen, endlich die häufig höheren Kosten von Grund und Boden. Ein Beispiel für letzteres ist die Angabe der Great Northern, welche bereits im Jahre 1852 [3]) auf ihre damalige Ausdehnung von

[1]) Royal Commission qu. 17170—78.

[2]) in nearly all the deposited estimates 5000 l. is put down for a double line.

[3]) Sel. Committee 1853 Second Report Evid. S. Clarke qu. 492—509.

283 miles 6077 Pfd. per mile für Landerwerb ausgegeben hatte, d. h. für den acre 607 Pfd., wobei das Land für die Bahnhöfe mit einbegriffen ist; aber von dem Gesammtbetrage (£ 1,720,000) waren allein für den Boden in der Nähe von London, von King's Cross nach Hornsey, eine Bahnstrecke von 4 miles, £ 494,960 ausgegeben.

Dann behauptet wiederum ein Zeuge, freilich nicht ein Eisenbahnmann [1]), aus seinen Erfahrungen als Mitglied des Gesundheits-Amts habe er die Ueberzeugung gewonnen, dass unter der Verwaltung dieser Behörde Anlagen für 6 Mill. gemacht worden sind, welche in der Hand der Eisenbahngesellschaften nach der üblichen Art 16 Mill. Pfd. gekostet haben würden.

Wenn diese mannigfaltigen und sich durchkreuzenden Angaben eine Andeutung der Schwierigkeit irgend eines sicheren Schlusses über Kosten und Entwicklung der Kosten der englischen Eisenbahnanlagen, zumal auf Grund des verfügbaren, dürftigen Materials, gewähren, so habe ich damit dasjenige erreicht, was ich gewollt habe. Freilich halte ich es nicht für unmöglich, durch ein sorgfältiges Studium dieser besonderen Frage irgend welche sichern Schlüsse zu Tage zu fördern; aber zu einem solchen Studium gehören Quellen, die schwer zugänglich, eine Vereinigung von Kenntnissen, wie sie fast niemals anzutreffen, und namentlich eine so mühsame Arbeit, wie sie heutzutage für volkswirthschaftliche Dinge, wo es Phrasen rechts und links in Fülle, Fleiss aber sehr wenig gibt, nur selten aufgewandt wird.

Soviel scheint gewiss, dass die Behauptung des Vorsitzenden der Handelskammer von Plymouth vor dem vereinigten Ausschusse beider Häuser im Jahre 1872, „die Eisenbahnen werden gegenwärtig zu einem viel niedrigeren Preise als früher hergestellt“ durch nichts bewiesen ist [2]). Aber auch die entgegengesetzte Behauptung zu beweisen fehlt genügen-

[1]) E. Chadwick, Royal Commission 1866 qu. 17280.

[2]) T. Pitts Evid. Joint Committee on Amalg. qu. 2836.

der Anhalt: denn was in jenen höhern Ziffern p. mile für England (1872 gegen 1853 und 1843) alles steckt, das ist nicht auseinanderzulegen. Wie viel kommt auf bessere Beschaffenheit, wieviel auf erweiterte Bauten, wieviel auf gesteigerte Bodenpreise[1]), wieviel auf Vergeudung beim Bau, wieviel auf Gründungen, wieviel auf eine allgemeine Preissteigerung! Wir wissen weder die Preise von früher noch die von heute nach allen diesen Gesichtspuncten zu analysiren, nicht einmal nach einem einzigen derselben.

Daraus folgt, dass wir nur in sehr eingeschränktem Maasse im Stande sind, auf die Anlagekosten zurückzugehen, wenn wir im weiteren Verlaufe dieses Abschnittes auf die Untersuchung der Tarifsätze eingehen. Und vollends folgt daraus, dass durch einen Vergleich englischer Anlagekosten mit den Anlagekosten anderer Länder in den rohen Zahlen gar nichts zu erreichen ist. Was soll man z. B. daraus machen, wenn der Director der South Eastern angibt[2]), die Anlagekosten dieser Bahn betragen £ 57,000 p. mile, dagegen die Anlagekosten der französischen Nordbahn nur £ 26,000 und die Anlagekosten der belgischen Staatsbahnen £ 19,000? und wenn er dann zur Erklärung dieses Abstandes nichts als dies hinzufügt: hauptsächlich erklärt sich das aus dem Preise des Bodens, dann aus den Parlamentskosten? Die Parlamentskosten betragen, wenn sie sehr hoch sind, £ 2000 bis £ 3000 p. mile, und an sich ist das ja enorm; kann nun wohl der Unterschied im Preise des Grundes und Bodens von England gegen Belgien und Frankreich 28—35,000 Pfd. St. p. mile

[1]) Man hat oft behauptet, die Eisenbahngesellschaften hätten im Anfange, als der Widerstand der Grundeigenthümer gegen die Eisenbahnen im Allgemeinen noch gross war, bloss zur Beseitigung dieses Widerstandes enorme Preise für das Land gezahlt, und heute habe sich das günstiger gestaltet, da der Widerstand aufgehört. Aber im Laufe der letzten 30 Jahre ist der Grundwerth des ländlichen und besonders des städtischen Bodens bedeutend gestiegen; wie gross namentlich ist der Betrag der in dieser Zeit aufgewendeten Summen für Ankauf von Grundeigenthum in und um London, Liverpool u. s. w.!

[2]) Royal Commission 1866 Evid. Eborall qu. 16183—87.

betragen [1])? — Es scheint mir mehr als ein bedauernswerther Zufall zu sein, dass in allen Blaubüchern, die ich durchforscht habe, nicht ein einziger ernsthafter Versuch der Auseinanderlegung der Anlagekosten einer Bahn und verschiedener Bahnen zu finden ist. Man ist sehr bereit, ausführliche Mittheilungen zu machen über die Kosten des parlamentarischen Verfahrens, man nennt auch wohl einmal den Betrag der für Land ausgegebenen Summen; aber eine klare Rechnungslegung über den wirklichen Gesammtaufwand fehlt gänzlich [2]).

[1]) Vor dem Ausschusse von 1853 behauptete Laing, chairman London and Brighton, es seien auf die bis dahin gebauten 7000 miles Bahn p. mile £ 10,000 in Folge des Concurrenzkampfes und der Kosten vor dem Parlament vergeudet: die Bahnen hätten rund 280 Mill. £ gekostet, statt dass man sie für 210 Mill. £ (30,000 £ p. mile) hätte herstellen können. Evid qu. 78—85. Ihm stimmt R. Stephenson bei und meint, ein sicheres Minimum seien £ 40—50 Mill., welche durch die Contests verschwendet worden (qu 1044—45). Die blossen Kosten vor dem Parlament sind selten so hoch, wie oben zugegeben; 1843 waren bis dahin auf 1700 miles 1,119,000 £ ausgegeben, d. h. p. mile 700 £ (Bd. I, S. 127). Wir kommen auf die Frage noch bei der Erörterung der Dividenden am Schlusse dieses Capitels zurück.

[2]) In dem Antwortschreiben auf das Circular des Handelsamtes über die Eisenbahnunfälle machen die London and North Western und die Midland einige Angaben über die Erweiterung ihres Anlagecapitals auf gegebener Bahnlänge in den letzten Jahren. Die London and North Western bemerkt (p. 19), dass sie während der letzten 5 Jahre (1868—73) auf ihren alten Linien mehr als 4 Mill. £ in Verdoppelung der Doppelgeleise, Erweiterung der Stationen und dgl. ausgegeben hat, nebst 2 Mill. für neue Linien, die grösstentheils bestimmt waren, die Anhäufung des Verkehrs auf ihren alten Linien zu erleichtern. Bei rund 1500 miles würden 4 Mill. eine Erhöhung des Anlagecapitals p. mile von 1868—73 um £ 2700, und 6 Mill. eine Erhöhung um £ 4000 bedeuten. Die Verdoppelung des Umfanges von Lime Street Station in Liverpool, womit die Gesellschaft Ende 1873 beschäftigt war, kostete allein $^1/_2$ Mill. £. Etwas ähnliches war bereits mit der Londoner Station (Euston) geschehen, desgleichen mit kleineren Stationen, eine Erweiterung nebst Umbau theils vollendet, theils im Gange. Ebenso wurde die Legung von dritten und vierten Geleisen auf den frequentesten Strecken der London and North Western fortschreitend ausgedehnt. — Die Midland gibt an, sie habe vom 1. Juli 1867 bis 30. Juni

b. Reichlicher fliessen die Quellen, wenn wir uns den Betriebskosten zuwenden.

Die in den amtlichen Ausweisen aufgeführten Bestandtheile derselben sind folgende, für das Jahr 1872 für England allein:

Unterhaltung und Erneuerung der Bahn	£ 3,950,419
Locomotivkraft	„ 5,985,560
Ausbesserung und Erneuerung der Wagen	„ 1,774,319
Betriebskosten (traffic charges)	„ 6,491,907
Allgemeine Kosten	„ 893,511
Communalsteuern	„ 859,306
Passagiersteuer	„ 461,327
Schadenersatz für Personen	„ 246,701
dgl. „ Güter	„ 156,107
Parlamentar. und Rechtsbeistand-Unkosten	„ 244,546
Dampfboote- und Häfen-Unkosten	„ 558,423
Verschiedenes	„ 411,049
	£ 22,033,175.

Die Gesammteinnahme im Jahre 1872 auf den 11,136 miles englischer (i. e. S.) Bahnen betrug £ 45,039,155, das heisst: die Betriebskosten waren 49 Procent der rohen Einnahme. Nur um ein geringes stellte sich diese Procentziffer höher für das Vereinigte Königreich, auf dessen 15,814 miles im Jahre 1872 die Kosten £ 26,293,304 betrugen bei £ 53,235,510 Einnahmen.

Vergleicht man diese Ergebnisse von 1872 mit der gleichen Uebersicht für das Jahr 1861 [1]), so zeigt sich, dass

1873 ausgegeben für Erweiterung der Stationen und Einführung des Blocksystems nebst dem Interlockingsystem £ 1,766,059

ferner für Vermehrung der Geleise } - 1,233,635 / - 2,390,866

endlich für neue Maschinen und Wagen - 2,558,265

Zusammen, unabhängig von neuen Bahnstrecken, £ 7,948,825

d. h. auf die Meile (bei rund 900 miles) £ 8833 und ohne die Vermehrung des Wagenparks, [deren Angabe bei der London and North Western fehlt, £ 6000.

[1]) Return for 1861.

für England allein auf 7820 miles eine Betriebsausgabe von £ 11,800,000 und dagegen eine rohe Einnahme von £ 24,000,000 gemacht wurde, für das Vereinigte Königreich aber 13⅘ Mill. Kosten und 28½ Mill. Einnahme auf 10,870 miles, d. h., ebenfalls für England und für die drei Länder im Jahre 1861 betrugen die Betriebskosten 49 Procent der Einnahmen.

Die ganze Einnahme aus 17 Jahren zusammen von 1854 bis 1872 [1]) (für 1859 und 1868 sind die Angaben unvollständig) betrug für England allein 475 Mill. £ und die entsprechende Ausgabe 232 Mill. £, das heisst, die Ausgabe war 49 Procent von den Einnahmen. Also seit fast zwei Jahrzehnten ein constantes Verhältniss der Betriebs-Ausgaben zu den Einnahmen.

In derselben Frist ist die Reineinnahme p. mile für England allein in folgender Weise gestiegen:

1854: 6114 miles £ 9,472,438 = £ 1550 p. mile
1872: 11136 „ „ 22,989,668 = „ 2064 „ .

Das Anlagecapital betrug (für England allein)

1854: £ 240,235,025 = £ 39,293 p. mile
1872: „ 473,639,591 = „ 42,530 „ .

Das Anlagecapital ist hiernach von 1854 bis 1872 um 7—8% p. mile gesteigert worden, dagegen die Reineinnahme um fast genau ein Drittel, nämlich 33.16%.

Sehen wir ferner zu, wie gross der Ertrag jeder Zugmeile war, so [2]) finden wir, dass die Einnahme war für England allein in den Jahren

1858: 66.44 pence
1872: 66.21 „ ,

die Ausgabe dagegen

1858: 33.82 pence = 50 Procent der Einnahme
1872: 32.83 „ = 49 „ „ „ .

Da hiernach weder eine Zunahme der Einnahme p. Zugmeile, noch eine wesentliche Abnahme der Betriebskosten p. Zug-

[1]) Statistical Abstracts for the United Kingdom 1854 bis 1871.
[2]) General Report by Captain Tyler for 1872, p. 17.

meile von 1858—1872 stattgefunden[1]), da ferner das Anlagecapital 1854—1872 um wenig über 7 Procent, dagegen der Reingewinn p. Betriebsmeile um 33 Procent zugenommen hat, so folgt daraus, dass die intensivere Ausnutzung des Anlagecapitals jene Steigerung des Reinertrages zu Wege gebracht hat[2]).

Specieller war die Einnahme auf jeder Betriebsmeile

	aus Güterzügen	aus Personenzügen	
1858:	£ 1538	£ 1468	zus. £ 3006.
1872:	„ 2200	„ 1695	„ „ 3895.

Dieses Ergebniss stimmt insofern mit früheren Aussagen von Eisenbahndirectoren und Ingenieuren, als dieselben behaupteten, eine Verminderung der Betriebskosten sei nicht zu erwarten (namentlich vor der königlichen Commission von 1865—66)[3]). Inwieweit die englische Praxis zugleich als Ausdruck dessen dienen darf, was in Kostenersparung zu leisten technisch erreichbar war, darüber zu urtheilen muss ich Sachverständigen überlassen, weil es nur auf Grund der eingehendsten Kenntnissnahme der besonderen Betriebsverhältnisse jeder Bahn möglich ist.

Indessen genügte es nicht, bloss nach der Möglichkeit einer Ersparung von Kosten zu fragen, sondern eine andere Frage war, ob nicht das Anlagecapital besser genutzt werden könnte: die obigen Thatsachen geben die Antwort darauf durchaus bejahend. Dass jene Constanz der Kosten nur eine äusserliche gewesen ist und trotzdem gleichzeitige Fortschritte

[1]) Etwas geringer waren, wie wir unten sehen werden, die Betriebskosten in den Jahren 1870 und 1871, gegen welche 1872, durch die steigenden Kohlenpreise namentlich, sich abhebt.

[2]) Nur ungern versage ich mir hier, auf die Untersuchungen des Herrn Oberbauraths Scheffler (statist. Beitrag zur Eisenbahntariffrage 1873) über die Betriebsergebnisse der deutschen Bahnen und dessen Folgerungen einzugehen. Denn dies muss für eine andere Gelegenheit vorbehalten bleiben, da es nicht in die gegenwärtige Aufgabe hineinpasst.

[3]) Evid. Royal Commission qu. 14511—36. 15288—91. 16418—23. 17313—426. 17738—59. Ebenso schon 1853 S. Laing Evid. Sel. Committee qu. 252.

in der Oekonomie zu vermuthen sind, werden wir sogleich sehen. Die grossen Fortschritte aber scheinen nach allem, was englische Sachkundige sagen, sofern es sich um grosse Ersparungen handelt, weder in der Zukunft noch in den letzten beiden Jahrzehnten zu liegen, sondern vorherrschend in der ersten Periode, wie z. B. Anfangs der vierziger Jahre in der Erzeugung der Dampfkraft ein solcher gemacht wurde. Während nach den Ausweisen des Handelsamtes im Jahre 1840 die Locomotivkraft (einschliesslich Bedienung und Instandhaltung) auf jede Zugmeile 18.661 pence kostete, war sie nach den Ausweisen der Great Western für 1845 bereits auf 9 bis 10.70 pence gesunken; im Jahre 1840 waren für Coke 8.356 pence, im Jahre 1845 3.13 bis 5.26 pence angesetzt.

Versuchen wir jetzt eine Betrachtung der einzelnen Factoren, welche in den Betriebskosten enthalten sind. Eine Uebersicht derselben ist oben im Eingange für 1872 gegeben. Vergleichen wir dieselbe mit einer Uebersicht vom Jahre 1861 [1]) so zeigt sich eine ziemliche Constanz in den Proportionen der Hauptfactoren, namentlich der Unterhaltung der Bahn und der Unterhaltung der Locomotivkraft: so dass, wie die Gesammtheit der Kosten, auch die einzelnen Bestandtheile un-

[1]) England & Wales: 7820 miles.		1861	United Kingdom: 10870 m.	
Maintenance of way	2 1/9 Mill. £	(17,94 %)	2 1/2 Mill. £	18,37 %
Locomotive Power	3 1/3 „ „	(28,55 „)	4 „ „	28,44 „
Repairs & Renewals of Waggons	1 „ „	(8,88 „)	1 1/4 „ „	8,94 „
Traffic Charges (Coaching & Merchandize)	3 1/3 „ „	(28,63 „)	3 6/7 „ „	27,94 „
Rates & taxes	1/2 „ „	(3,83 „)	11/20 „ „	3,94 „
Gov. Duty	1/3 „ „	(2,84 „)	1/3 „ „	2,62 „
Compensat. for pers. injury	121,497 „	(1,03 „)	135062 „	0,98 „
Compensat. for damage loss of goods . . .	53,742 „	(0,45 „)	61678 „	0,44 „
Legal & parl. expenses	1/5 Mill. „	(1,64 „)	1/5 Mill. „	1,58 „
miscellaneous . . .	3/4 „ „	(6,21 „)	1 „ „	6,75 „
Summa £	11 4/5 Mill.	100,00	13 4/5 Mill.	

verändert geblieben zu sein scheinen. Da, wo gleich im Ausweise nichts weiter gesagt ist als „Betriebskosten" (i. e. S.), ist es natürlich nicht möglich, irgend eine nähere Analyse vorzunehmen; denn hier ist alles mögliche inbegriffen, was zu den andern Posten nicht gehört — wobei die verschiedenen Bahnverwaltungen obenein Verschiedenes zusammenfassen [1]). Wo aber auch die Posten bestimmter bezeichnet sind, genügt die Angabe nicht zum nähern Verständniss: so z. B. „Unterhaltung der Bahn", wo Anlagecapital und Betriebskosten, Preise von Schienen, Schwellen u. s. w., Arbeitslöhne sehr verschiedener Art, zusammengeworfen sind. Auf solche Bedenken ist zuvor schon hingewiesen. Ich muss mich damit begnügen, einem Hauptbestandtheile der Betriebskosten, für welchen einiger Anhalt vorhanden ist, Aufmerksamkeit zu schenken, zumal da derselbe in den letzten Jahren lebhaftes Interesse in Anspruch genommen hat.

Wenn oben gesagt ist, die Kosten p. Zugmeile sind nach den Ausweisen von 1858 bis 1872 wesentlich dieselben gewesen, so ist damit unerörtert geblieben, ob diese Constanz der Kosten das einfache Ergebniss gleichen Verbrauches zu gleichen Preisen war, oder das zusammengesetzte Resultat veränderten Verbrauches zu veränderten Preisen. Das Resultat in beiden Fällen ist praktisch dasselbe, sofern es sich um die momentane Bemessung der Tarifsätze und den Gewinn handelt; volkswirthschaftlich aber und für jedes weitergehende Verständniss ist jene Scheidung von grossem Werthe, — namentlich mit Rücksicht auf das, was jetzt in Deutschland vor sich geht. Es ist kaum noch ein ernsthafter Zweifel darüber, dass die Goldproduction von 1848 bis 1871 im Gesammtbetrage von rund 500 Mill. Pfd. St. [2]) im Laufe der Jahre zusammentreffend mit der Papierwährung in Oesterreich, Russland, den Vereinigten Staaten von Amerika, neuerdings in Italien und Frankreich, — in den einzelnen Ländern, in erster Reihe in England, einen starken Anstoss zur Preissteigerung gegeben

[1]) Vgl. Report Royal Commission 1867 p. LXXIV.

[2]) Economist, Sept. 1872.

hat. Wie gross diese Steigerung gewesen ist, darüber lässt sich keine sichere Ziffer angeben, und alle bisherigen Untersuchungen darüber haben nur eine Steigerung constatirt, aber zugleich gezeigt, wie schwer es ist, das Maass derselben festzustellen. Ja, dies ist geradezu unmöglich, obwohl man öfters mit einer, in volkswirthschaftlichen Dingen immer bedenklichen, mathematischen Neigung feste Grössen, die für eine ganze Volkswirthschaft und gar darüber hinaus jenes Maass bezeichnen sollen, zu finden sich bemüht hat. Solche Grössen existiren nur in der mathematischen Vorstellungskraft, nicht in der Wirklichkeit [1]). Die Wirklichkeit zeigt, dass erstens jener Einfluss sich an verschiedenen Puncten Englands mit verschiedener Schnelligkeit geltend gemacht hat: am ersten im Mittelpuncte, langsamer in den Provinzen, schneller in den Industriebezirken, langsamer in den ländlichen Grafschaften; der Einfluss, welcher dort Jahre gebraucht hat, mag hier eben so viele Jahrzehnte brauchen, um sich zu vollziehen. Die Wirklichkeit zeigt ferner, dass die verschiedenen Waaren verschieden von ihm ergriffen worden sind, je nachdem sie mehr oder weniger ein Object des grossen Verkehres waren. Die Erfahrung zeigt aber namentlich, dass, unabhängig von dem einen Momente, dem Goldzuflusse, die Entwicklung der Communicationsmittel dahin gewirkt hat, jeden Punct der Peripherie in das Centrum des Verkehrs und damit auf die Preishöhe desselben zu heben. Sie zeigt endlich, dass jede Waare aus sich selbst heraus eigene Preisbedingungen entwickelt welche gelegentlich stark genug sind, im entgegengesetzten Sinne gegen die Geldentwerthung zu wirken, wie ich das oben an den Londoner Weizenpreisen dargethan habe.

Irgend eine Höhe der Preissteigerung für die englischen Eisenbahnen anzugeben als allgemeines Maass — wie das so üblich ist — geht daher nicht an. Dies aber kann mit Zuversicht gesagt werden: für die verschiedenen Verbrauchsgegenstände haben, je in verschiedenem Maasse, die Eisen-

[1]) Vgl. die Aufsätze von Cliffe Leslie, Fortnighthy Review November 1872 und Juni 1873.

bahngesellschaften während der beiden letzten Jahrzehnte steigende Preise zu zahlen gehabt, und weil diese Steigerung in den Kosten der Zugmeile nicht bemerklich ist, so haben sie, durch Ersparung in den Kosten[1], der Preissteigerung ein Gegengewicht geboten, das die Steigerung in dem privatwirthschaftlichen Ergebnisse beseitigte. Wenn überhaupt „praktische“ Männer eine praktische Lehre aus diesen Untersuchungen für das deutsche Eisenbahnwesen heimzubringen begehren, so ist hier eine ungewöhnlich verständliche Lehre gegeben.

Der Hauptbestandtheil der Betriebskosten, den wir näher zu betrachten vorzüglich veranlasst und einigermaassen in den Stand gesetzt sind, ist der Kohlenbedarf. Wie wir die Kohlen in einem früheren Abschnitte als vornehmlichen Gegenstand fremden Bedürfnisses bei den Leistungen der englischen Eisenbahnen kennen gelernt haben, so sind sie auch für die Eisenbahnen selber ein Bedürfniss von erster Wichtigkeit. An der grossen Zunahme des Kohlenverbrauches haben die Eisenbahnen ihren Antheil. Während nach Porter[2] die gesammte Verschiffung von englisch-schottischen Kohlen zur See nach englischen Häfen und nach dem Auslande im Jahre 1819 $4^1/_3$ Mill. Tons, im Jahre 1835 $6^5/_6$ Mill. Tons betrug, verbrauchten die Locomotiven im Jahre 1869 allein, nach dem Berichte der Commission über die Kohlenausbeute[3], 2,027,500 Tons. Zugleich legt die grosse Zunahme des allgemeinen Kohlenverbrauches die Wahrscheinlichkeit nahe, dass aus den eigenen

[1]) Eine solche Ersparung wird von dem Director der Great Northern, Seymour Clarke, hervorgehoben in der seit einem Jahrzehnt und länger eingeführten Verstärkung der Zugkraft der Locomotive vermittelst einer Vorrichtung, welche den Tender zum Ziehen mitbenutzt, indem sie den überflüssigen Dampf durch zwei Cylinder auf dem Tender gehen lässt: mit dieser Zugkraft schaffe man Kohlenzüge von 40 bis 45 Wagen fort, deren jeder 12 Tons schwer ist, $4^1/_2$ Tons todte Last und $7^1/_2$ Tons Ladung. (Royal Commission 1866 qu. 12722—12728.) Die Steigerung der Kraft sei 30 Procent.

[2]) Progress of the Nation, London 1836, vol. I, p. 343.

[3]) Report from Sel. Committee on Coal 1873, p. VI.

Productionsverhältnissen der Kohlen [1]) heraus, zumal als eines in begrenzter Fülle gegebenen Naturerzeugnisses, Preissteigerungen im Laufe der Jahre hervorgehen. Bloss in den Jahren 1858 bis 1872 ist die Masse der Kohlenproduction von Grossbritannien fast auf das Doppelte gestiegen. Im Jahre 1858 betrug sie $64\frac{1}{2}$ Mill. Tons, im Jahre 1872 $123\frac{1}{2}$ Mill. Tons [2]). Während der letzten Jahre ist in der That zu wiederholten Malen ein Stoss auf den Preis erfolgt, welcher zu Untersuchungen der Frage veranlasste. Im Jahre 1866 wurde eine königliche Commission niedergesetzt, um zu untersuchen, wie gross noch die Kohlenvorräthe seien. Nach mehrjährigen Arbeiten erstattete dieselbe im Juli 1871 ihren beruhigenden Bericht. Abermals gab die ungewöhnlich grosse Preissteigerung im Jahre 1872/73 Gelegenheit, im Unterhause bei Beginn der Session von 1873 einen Untersuchungsausschuss niederzusetzen, um die Gründe der letzten Steigerung zu finden. Mit dem Wunsche, dass jenes Material nicht begraben bleiben möge, sondern — vielleicht statt einer neuen Theorie vom Werthe oder statt eines neuen Lehrbuches — einen Bearbeiter finde möge, kann ich hier nur die Thatsachen der Preisbewegung hervorheben.

Für die ältere Zeit gibt der schon angeführte Porter folgende Daten [3]).

In Newcastle und Sunderland war von 1809 bis 1830 der Preis für beste Kohlen zur Verschiffung nach London am Anfang Juni jedes Jahres ziemlich constant 13 shilling p. ton; von 1829 bis 1835 fiel er langsam bis auf $10\frac{1}{2}$—11 sh. In London an der Kohlenbörse variirte der Preis für dieselbe Qualität im Juli jedes Jahres von 1813—1835 (mit viel grössern Schwankungen) zwischen 37 sh. und 15 sh. p. ton.

[1]) Vgl. das Amendement von Corrance zum Report from Sel. Committee on Coal 1873 p. XXVII. „it is comparatively in the hands of a few proprietors . . constitutes a monopoly . . . a great facility exists for common action.“

[2]) ibid. p. III.

[3]) Progress I, 341—342.

Ziemlich am niedrigsten war der Londoner Preis in den Jahren 1831—35: am niedrigsten im Jahre 1833 auf 15 sh. 9 d., aber im Jahre 1835 wieder auf 20 sh. 3 d.

Die Preise, wie sie aus dem declarirten Marktwerthe für den Export jedes Jahres sich ergeben[1]), sind folgende:

5 Jahre Durchschnitt 1832—1836:	7 sh.	3 d.	p. Ton	
1840:	7 -	2 -	-	
1845:	7 -	9 -	-	
1850:	7 -	8 -	-	
1855:	9 -	10 -	-	
1860:	9 -	1 -	-	
1865:	9 -	8 -	-	
1870:	9 -	8 -	-	

Nach einer Aussage Allport's war der Preis im Jahre 1866, nachdem er in den letzten 3—4 Jahren eine wesentliche Steigerung erfahren, für gewöhnliche Kohle, wie sie für die Locomotiven von der Midland gekauft wurde, in Derbyshire an der Grube 7 sh. 3 d., für beste Qualität aber 11 bis 12 shilling. Die Kosten von Derbyshire bis London mit der Bahn berechnet er auf nahezu 8 shilling, so dass die gewöhnlichen Kohlen auf 15 sh. 1 d. am Londoner Bahnhof zu stehen kommen; jene beste Qualität 4—5 sh. höher.

Stellen wir die verschiedenen Angaben zusammen[3]), so scheinen die Kohlenpreise seit den dreissiger Jahren bis an die fünfziger Jahre hinan keine dauernde Aenderung nach oben oder unten angenommen zu haben, seit den fünfziger Jahren aber um einiges gestiegen zu sein, doch nicht erheblich; auch scheinen die Schwankungen in neuerer Zeit nicht gross gewesen zu sein. Der Preis in London ab Schiff

[1]) Vgl. Statistical Abstracts 1840—54 und 1855—1869, 1858—1872. Porter, Progress sect. III ch. 9, p. 108—09.

[2]) Royal Commission Evid. 1866 qu. 13853—857.

[3]) Die Aufhebung des Kohlenausfuhrzolles (3 sh. 4 d.) durch Gesetze von 1834 (Kleinschrod, Grossbritanniens Gesetzgebung 1836 S. 348) und 1844 hat zwar bei Steigerung des Kohlenexports mitgewirkt, aber kaum den Kohlenpreis wesentlich erhöht.

für beste Kaminkohlen war nach dem Berichte des Kohlenausschusses von 1873 [1]):

1868:	18	sh.	7	d.
1869:	18	-	8	-
1870:	18	-	6	-
1871:	19	-	3	-

also ausserordentlich stetig. Doch jetzt trat jene merkwürdige Wendung in den Kohlenpreisen ein, welche so viel Aufregung verursachte und durch diese Folge wechselwirkend den Preis ins Unerhörte steigerte. Die Preisbewegung war folgende [2]) (für gleiche Qualität ab Schiff London):

Ende	März	1872:	19	sh.	9	d.
„	Juni	„	21	-	7	-
„	Sept.	„	27	-	6	-
„	Dec.	„	26	-	5	-
„	März	1873:	33	-	1	-
„	Juni	„	29	-	3	-
„	Sept.	„	30	-	1	-
„	Dec.	„	30	-	8	-
„	März	1874:	23	-	5	-

und der letztere Preis scheint, wie ich der Times vom 5. Juni 1874 entnehme, ungefähr der jetzt fortdauernde zu sein.

Unter jener grossen Preissteigerung, welche im Frühjahr 1872 anhob, im Februar 1873 ihren Gipfel erreichte — an zwei Tagen war der Preis an der Londoner Coal-Exchange bis auf 45 shilling [3]) — während des ganzen Jahres 1873 sich auf etwa 30 shilling behauptete und erst im Anfange 1874 nachliess, haben auch die Eisenbahngesellschaften zu leiden gehabt. Wir erkennen dies am besten, wenn wir die Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben der beiden Halbjahre von 1873 und 1872 mit einander vergleichen. Wegen der Wichtigkeit jener Ausweise und ihres Interesses für schwebende Er-

[1]) Report Sel. Committee on Coal, p. IX.

[2]) Vgl. Table III in Quarterly Return of .. England, April 1874 nach den amtlichen Angaben aus dem Mining Record office.

[3]) Report from Sel. Committee on Coal p. IX.

örterungen habe ich dieselben im Anhange, nach den Ausweisen der Eisenbahnverwaltungen zusammengestellt, mitgetheilt [1]). Die Tabellen enthalten die Ausweise der dreizehn hauptsächlichen Eisenbahngesellschaften, je die beiden entsprechenden Halbjahre von 1872 und 1873 nebeneinander gestellt.

Gehen wir jetzt auf diese Zahlen ein, so haben wir zunächst hervorzuheben, dass bereits im Jahre 1872 eine Steigerung der Betriebskosten eingetreten war, welche jedenfalls in erster Reihe mit der oben vorgeführten Steigerung der Kohlenpreise im Jahre 1872 zusammenhing. Ja, wenn ich zuvor die Betriebskosten jeder Zugmeile von 1872 mit denen von 1858 verglichen habe, so bin ich dem Gesammterfolg der letzten Jahre bis 1872 nicht völlig gerecht geworden; denn in der That waren in den unmittelbar vorausgehenden Jahren vor 1872 die Kosten um einiges niedriger. Sie waren

für 1870: 30.68 d. p. Zugmeile (England allein)
„ 1871: 30.81 - „ „

gegen die Kosten für 1872 von 32.83 d., in denen für Unterhaltung der Locomotivkraft 11.84 d. statt 10.77 d. und 10.80 d. in den Jahren 1871 und 1870 enthalten waren.

Trotzdem nun schon das Jahr 1872 eine solche Steigerung gebracht hatte, zeigt der Vergleich der beiden Halbjahre 1872 mit den Halbjahren von 1873 eine abermalige weitgrössere Steigerung. Für Kohle und Coke [2]) sind im ersten Halbjahre 1873 £ 507,000 mehr ausgegeben als im ersten Halbjahre 1872, d. h. um 85½ Procent mehr, £ 1,100,000 statt £ 593,000. Da zu gleicher Zeit die Zahl der Zugmeilen im Durchschnitte nur um 3 Procent zugenommen hat, so hat die absolute Mehrausgabe für Kohlen reichlich 80 Procent betragen. Bei den einzelnen Bahngesellschaften war dieser Procentsatz verschieden; so bei der Sheffield 142 Procent,

[1]) Ich verdanke dieselben Herrn W. Bagehot, dem durch seine Schriften in Deutschland bekannten vortrefflichen Herausgeber des „Economist“.

[2]) Siehe Beilage A Tabelle IV. Die beiden Halbjahrsübersichten sind hintereinandergestellt, derart, dass alle Ausweise je des ersten und des zweiten Halbjahres zusammenstehen.

bei der North Eastern 108 Procent, bei der Great Northern 107 Procent, bei der London and North Western 82, bei der Midland 71 Procent, bei der London, Chatham and Dover 70, bei der South Eastern (der Parallelbahn der letzteren) 32 Procent.

Im zweiten Halbjahre 1873 ist abermals eine Steigerung um £ 404,000 gegen das Halbjahr 1872 wahrzunehmen oder 45.8 Procent. Die Midland, welche im ersten Halbjahre unter dem Durchschnitt der Steigerung stand, ist jetzt die ungünstigste, mit 85 Procent mehr als im 2. Halbjahre 1872.

Die Ausgabe für Kohlen war die hauptsächliche Ursache der Mehrkosten, 1873 wie 1872; aber es wirkten noch andere Preissteigerungen in beiden Jahren mit, welche die Ausweise nicht deutlich zeigen. Die Eisenbahnverwaltungen führen regelmässig zwei Ursachen an: Steigerung der Kohlenpreise und der Löhne; auf die letzteren pflegen sie in guter Kameradschaft auch die Kohlenpreissteigerungen zurückzuführen [1]. Will man jedoch eine klare Einsicht haben in die Thatsachen dieser zur Redensart gewordenen „enormen" Lohnsteigerungen, so fehlt jeder sichere Anhalt, und das wenige, was sich indirect etwa ermitteln lässt, beweist, dass es mit nichten enorme Steigerungen sind. Vor mir liegt der Ausweis der London, Chatham and Dover über das zweite Halbjahr 1872; in dem Rechenschaftsberichte wird auf die grosse Lohnsteigerung gegen 1871 hingewiesen: was sagen dazu die Zahlen? Alle Salaries and Wages zusammengenommen betragen im 2. Semester 1872 £ 85,000, dagegen im 2. Semester 1871 £ 77,500, d. h., 1872 sind sie 10 Procent gestiegen; zu gleicher Zeit waren die Betriebseinnahmen von £ 429,000 auf £ 477,000, d. h. um 11 Procent gestiegen. Wenn nun erstens Abzug gemacht wird für die unklaren Beimischungen der Salaries, an deren Empfänger man nicht zu denken pflegt, wo man von „enormen Löhnen" spricht, wenn man zweitens Abzug macht für das nöthige Mehr an Arbeitskraft, das der grössere Betrieb beansprucht hat, wie viel bleibt da wohl für eine enorme Steigerung übrig? Gleichwohl wird

[1]) Allport Evid. Royal Commission 1866 qu. 13854.

dieselbe in dem Rechenschaftsbericht als ein Axiom ausgesprochen. — In dem Antwortschreiben der Midland an das Board of Trade (auf das Rundschreiben wegen der Eisenbahnunfälle) vom December 1873 gibt jene Gesellschaft[1]) die Summen aller Salaries and Wages an, nebst der Zahl der Empfänger, welche im Dienste der Gesellschaft 1867 und 1873 gestanden. Am 30. Juni 1867 empfingen 15,882 Personen zusammen £ 871,728 — d. h. im Durchschnitt per Kopf £ 55, dagegen 30. Juni 1873 30,006 Personen zusammen £ 1,852,136, d. h. per Kopf £ 61. 13 sh. Nehmen wir an, dass die Steigerung allen in gleichem Maasse zu Theil geworden sei (unter den Salaries sind auch die Directoren enthalten), so würde die ganze Steigerung etwa 11 Procent betragen, was der Preissteigerung des allgemeinen Lebensbedarfs in derselben Frist kaum entsprechen wird. Dies musste hier nebenbei bemerkt werden.

Fassen wir jetzt die gesammten Betriebs-Kosten der englischen Bahnen im Jahre 1873 ins Auge, so waren dieselben im 1. Halbjahre für 31,638,000
30,701,000
62,339,000 Zugmeilen £ 9,397,000, d. h. 36. 18 d. per Zugmeile[2]) gegen 32. 83 d. im Jahre 1872 und 30. 81 d. im Jahre 1871.

Und diese grosse Steigerung der Betriebskosten — welche übrigens mit dem Ende von 1873 ihren Gipfel überschritten hat und seitdem schnell abwärts gegangen ist, wie es der Rückgang der Kohlenpreise namentlich zeigt — diese Steigerung haben die englischen Eisenbahngesellschaften, Dank der Fortentwicklung des auf sie angewiesenen Verkehrs und zum Theile durch eine sehr mässige Erhöhung der Gütertarifsätze seit Ende 1872, fast ohne Verlust überwunden. Auch das ist ein Zeichen von wirthschaftlicher Macht, dass die Theuerung des

[1]) Return des Board of Trade enthaltend die Antworten der Eisenbahnverwaltungen p. 24.

[2]) Für das zweite Semester fehlt die Tabelle über Passenger train mileage.

ersten Lebensbedürfnisses, die in anderen Verhältnissen Noth und Tod hervorbringt, der Dividende einer grossen Eisenbahngesellschaft wenig schadet.

Wir müssen dies hier etwas näher betrachten, obgleich damit dem Folgenden um einiges vorgegriffen wird.

Zunächst im ersten Halbjahre 1873 war die Roheinnahme der in den Tabellen vorgeführten Eisenbahnen £ 17,415,000, d. h. fast $1\frac{1}{2}$ Mill. mehr als im 1. Halbjahre 1872, der grösste Zuwachs in England (9.1 Procent), welcher jemals in einem Jahre vorgekommen ist. Dieselbe Prosperität der englischen Volkswirthschaft, welche die Kohlen steigerte, schwellte auch den englischen Eisenbahnverkehr an. Ein Drittel der Zunahme kam aus dem Personenverkehr, £ 489,000, den die allgemeine Einführung der dritten Classe bei den Schnellzügen bedeutend gesteigert hatte; und die Einnahme aus dem Personenverkehr war um 7. 4 Procent höher als im 1. Halbjahre 1872, während die Zahl der Zugmeilen nur um 2. 4 Procent zugenommen hatte und die Fahrpreise durch die weitere Ausbreitung der dritten Classe als herabgesetzt anzusehen waren [1]). Die anderen zwei Drittel der Zunahme kamen aus dem Güterverkehr: hier lagen die Verhältnisse etwas anders. Die Einnahme hieraus ist um 10 Procent gestiegen, die Zugmeilen nur um 3. 2 Procent; verschieden von den Personenzügen darf man bei englischen Güterzügen annehmen, dass einer Zunahme der Zugmeilen die Zunahme der beförderten Gütermasse parallel geht (Angaben der Betriebskosten je für Güterzüge und für Personenzüge besonders fehlen gänzlich). Hiernach wären von dieser 10 procentigen Zunahme etwa zwei Drittel auf die höheren Tarifsätze zurückzuführen, deren Höhe vielleicht eine grössere Steigerung des Verkehrs, nicht aber die Steigerung überhaupt verhindert hat, wie sie denn in der That mässig war.

Das Gesammtresultat des ersten Halbjahres ergab hiernach

[1]) the addition of third class passengers to all trains having in fact constituted a real reduction of passenger fares. Economist Sept. 6 1873.

Zunahme der Einnahme	£	1,456,000
„ „ Ausgabe	£	1,430,000
einen Ueberschuss von	£	26,000

Im zweiten Halbjahre 1873 waren selbst die durch das erste Halbjahr angeregten Hoffnungen übertroffen; denn die Zunahme der Einnahmen gegen das zweite Halbjahr 1872 war £ 1,537,000. Auch diesmal fiel ein Drittel der Zunahme auf den Personenverkehr, und abermals enthielten die zwei Drittel des Güterverkehrs eine Steigerung um 10 Procent; aber bei näherer Untersuchung zeigt letztere Steigerung einen günstigeren Grund als im ersten Halbjahre; damals war nur 3. 2 Procent Folge des grösseren Verkehrs; diesmal aber waren die Zugmeilen um 6. 2 Procent gegen 1872 gestiegen (nahezu 2 Mill. miles). Durch diese Zunahme gelang es auch im zweiten Halbjahre, die Steigerung der Ausgaben fast genau zu decken. Die Mehrausgabe gegen das 2. Halbjahr 1872 betrug £ 1,581,000 (wovon ein grosser Theil auf die Zunahme des Verkehrs kam — wie gross diese war, ist nicht zu bestimmen, da die Zugmeilen für Passagiere fehlen): hiernach blieb ein minus von £ 44,000, das nach Abzug des plus von £ 26,000 aus dem ersten Halbjahre für das ganze Jahr 1873 £ 18,000 Minus-Einnahme auf einen Reingewinn von über 17 Mill. betrug. Die Gesammteinnahme war £ 37,142,000, die Ausgabe £ 20,099,000, die letztere 54 % von der ersteren.

Das war das Ergebniss des Jahres, welches mit so viel Angst und Aufregung von den englischen Eisenbahnantheilsbesitzern durchlebt war; und jenes Ergebniss war in der That eine Probe, welche die Gesellschaften grossartig überstanden haben, doch nicht eine Probe ihrer Leistungen für den Verkehr, sondern vielmehr eine Probe der Leistungen des Verkehrs für sie. Wohl durfte der „Economist“ [1]) angesichts dieses Erfolges schreiben: „Das unerschütterliche Wachsthum des Eisenbahnverkehrs, Hand in Hand mit dem Wachsthum der Staatseinnahmen, ist unzweifelhaft ein Beweis der Solidität unserer Volkswirthschaft. Die momentanen

[1]) Febr. 21, 1874, p. 226.

Schwankungen, welche so viel Aufmerksamkeit erregen und sehr wichtig sind für den speculirenden Kaufmann und Capitalisten [1]), scheinen von nur unbedeutendem Wechsel in der Production begleitet zu sein."

Inzwischen sind die Preise von Kohlen und, was damit enge in Verbindung steht, von Eisen [2]) bedeutend gefallen; glänzender denn je sind jetzt die Aussichten der englischen Eisenbahngesellschaften, nach jener Probe des Jahres 1873, in welcher sie nicht bloss durch die Zunahme des stetig fortschreitenden Verkehrs die hohen Betriebskosten überwunden haben, sondern zugleich ihre Macht in Erhöhung der Tarifsätze — wenn auch einer nur mässigen — vortheilhaft erprobt haben. „Und so mögen die Eigenthümer der Eisenbahnen ferner auf ein wankelloses Wachsthum ihres Monopols von Jahr zu Jahr rechnen" [3]).

c. Der passenderen Anordnung wegen will ich an dieser Stelle, den Ausweisen der Eisenbahngesellschaften mich anschliessend, ihrer Besteuerung gedenken. Bald bezeichnen die Eisenbahnmänner dieselbe als Steuer auf den Verkehr, bald als eine unerhörte Capitalsteuer: immer klagen sie darüber. Es handelt sich dabei um die einzige dem Staate gezahlte Steuer, die Passagiersteuer. Die Communalsteuern, zu welchen die Eisenbahngesellschaften als Grundeigenthümer der von ihnen durchlaufenen Kirchspiele beitragen, scheinen,

[1]) Der Economist bezeichnet das zweite Halbjahr 1873 als „a halfyear of stringent money and depressed trade."

[2]) Vgl. Times July 9, 1874: The fourth annual report of the directors of the North of England Iron and Coal Company (Limited) was issued to the shareholders yesterday. Therein the directors state that the gloom which has universally overshadowed the iron trade during the past six months has affected the business of the company so far as to transform the fair profit realized during the first half-year into a considerable loss on the aggregate transactions of the 12 months, amounting to £ 15,922. 16 s. 3 d. The loss is chiefly attributed to the sudden fall in the value of pig iron, and the great depreciation in the market value of the stocks of iron and raw material on hand.

[3]) Economist, Sept. 6, 1874: railway proprietors may again calculate on the steady growth of their monopoly from year to year.

obwohl sie doppelt soviel betragen als jene, nicht eigentlich ein Gegenstand der Beschwerde zu sein, wenigstens nicht in der Weise der Passagiersteuer. Vor der königlichen Commission wurde von zwei Eisenbahnmännern im Jahre 1866 darüber geklagt [1]; aber der Haupteinwand ging nicht sowohl gegen die Zahlung der Steuer als dagegen, dass die Kirchspiele, die doch für die Eisenbahnen nichts thun, die Steuerempfänger zum Unterhalt ihrer Strassen und ihrer Armen seien [2]: ich habe nichts gegen die Höhe des Betrages einzuwenden, sagte ein Mitglied des Verwaltungsrathes der Great Eastern, sondern nur dagegen, dass die Kirchspiele den Betrag empfangen, die nichts für den Erwerb der Eisenbahngesellschaften thun, statt dass der Staat den Betrag empfangen sollte [3]. Der Betrag war im Jahre 1872

für England £ 859,306,

„ Schottland £ 100,708,

gegen eine Reineinnahme von £ 22,989,668 = 3. 7 Procent

£ 2,831,572 = 3. 5 „.

Dagegen betrug die Staatssteuer im Jahre 1872 [4]:

£ 461,327 für England = 2. 0 Procent der Reineinnahme,

£ 41,299 „ Schottland = 1. 5 „ „ „.

Dieselbe besteht, wie das im historischen Theile bemerkt worden ist [5], in der Passagiersteuer, welche zur Zeit der Diligencen eingeführt und vollkommen correct auf die Eisenbahnen übertragen worden war. Das Gesetz vom Jahre 1832 [6])

[1]) Evid. S. Teulon qu. 16433—526, Bidder qu. 16851—861.

[2]) Gewiss eine Behauptung von zweifelhaftem Rechte; denn wie viele der Hinterbliebenen und Verstümmelten fallen den Armenverbänden zur Last!

[3]) qu. 16853: J do not mean to say that railways should not pay as much as they do now, but the payments should go to the State, because the parish do nothing towards earning the money.

[4]) Railway Returns for the year 1872, p. VI.

[5]) Bd. I, S. 88.

[6]) An act to repeal the Duties under the management of the Commissioners of Stamps on Stage Carriages and on Horses let for Hire in Great Britain and to grant other Duties in lieu thereof. Ich habe in der historischen Darstellung diese Acte leider zu erwähnen unterlassen.

hatte die ältere Form der Steuer, welche eine Stempelgebühr auf Miethwagen war, für die Eisenbahnen zu einer Steuer von $^1/_8$ penny per mile vom Fahrgelde modificirt [1]).

Als sich dann herausstellte, dass dieser einheitliche Satz bei der Entwicklung von zwei bis drei Fahrclassen ungerecht wurde, schlug der Ausschuss von 1840 die Ersetzung des $^1/_8$ d. durch 5 Procent vom gesammten Fahrgelde vor, und dieser Vorschlag wurde durch Gesetz von 1842 sanctionirt. Im Jahre 1844 wurde bei der gesetzlichen Einführung der „parliamentary trains" oder, wie sie das Gesetz von 1844 nennt, „cheap trains" (wohlfeile Züge) zu höchstens einem Penny für die mile, die Exemption von der Passagiersteuer für diese Züge gewährt; der Ausschussbericht hatte, wie wir uns entsinnen, nur den halben Ersatz empfohlen [2]), und es war dies eine jener Verbesserungen des Gesetzes von 1844, welche seine Annahme erst möglich machten. Nun hat sich bereits bei Betrachtung des Ausschussberichtes von 1872 gezeigt, wie jene Exemption im Laufe der Zeit ihren Sinn verloren hat; denn nicht, wie im Jahre 1844 die Eisenbahngesellschaften behaupteten, ein Opfer wurde ihnen mit diesen „cheap trains" zugemuthet, sondern sie wurden umgekehrt von Staatswegen durch jenes Gesetz, zunächst im gemeinen Interesse, aber, wie die Folge lehrte, auch im eignen Interesse zu jener Verbesserung gezwungen. So wenig dieses Beispiel zu den mythologischen Vorstellungen von der erleuchteten Einsicht des self-interest in England, oder gar anderwärts, passt, und so sehr es für die staatliche „Bevormundung" spricht: hat es leider in financieller Hinsicht nur die Folge einer Schädigung des Staates zu Gunsten der Eisenbahngesellschaften nach sich gezogen. Heute gilt es, namentlich angesichts des Erfolges der neuesten allgemeinen Einführung der dritten Classe, auch in Eisenbahnkreisen als ein überwun-

[1]) Gleichzeitig wurde die alte Steuer für Miethwagen ermässigt, nämlich auf $1^1/_2$ d. p. Wagenmeile für Deligencen, 7 sh, p. Woche für Lohnkutschen.

[2]) Bd. I, S. 141, 169.

dener Irrthum, den Verkehr dritter Classe zu verkümmern. Die hervorragendste Eisenbahnzeitschrift, Herepath's Railway Journal, sagt in ihrem Rückblick auf das Jahr 1872 [1]) darüber:

„Jedermann muss auf der Eisenbahn reisen, und daher muss der Verkehr zunehmen. Die beste Art, für diesen Verkehr solche Beförderung zu schaffen, dass er den höchsten Gewinn bringt und zugleich die Bedürfnisse des Publicums befriedigt, ist ohne Zweifel das besondere Geschäft der Eisenbahngesellschaften und ihrer Directoren. Man darf wohl annehmen, dass es in diesem Sinne geschah, wenn im letzten April die Midland das künstliche und so lange gehegte System durchbrach, das darin bestand, alle Arten von Hindernissen dem Verkehr dritter Classe in den Weg zu legen, mit der thörichten Absicht, jeden armen Mann entweder zur Reise in einer höheren Classe oder zum Nichtreisen zu zwingen; aber trotz jedes Hindernisses und Vorurtheils hat sich seit Jahren der Verkehr dritter Classe in solchem Maasse entwickelt, dass ihn länger unterdrücken wahrscheinlich nur ein neues Element der Zwietracht und ferneren Schaden für die Eisenbahnbesitzer herbeigeführt haben würde. Denn bereits waren Projecte zu neuen Bahnen im Gange, welche dem Verkehr dritter Classe gewidmet sein sollten" [2]).

[1]) Abgedruckt im Supplement zum Economist, Commercial History of 1872, p. 60.

[2]) Every one must travel by railway or tramway, and therefore the traffic must increase. The best mode of accommodating this traffic, so as to bring in the largest return, at the same time to meet the wants of the public, is no doubt the special business of railway companies and their managers. It might fairly be presumed that it was with this view the Midland Railway Company in April last broke through the artificial system so long cherished and maintained by railway companies, of placing all sorts of obstructions in the way of third-class traffic, with the absurd view of compelling every poor man to travel first or second-class, or not at all; but in spite of every obstacle and prejudice the third-class traffic has, one way or another, for years past gone on increasing to such an extent that to repress it any longer would probably have brought another element of discord and further injury on railway property.

Nichtsdestoweniger ist es dabei geblieben, dass die Exemption für die ganze dritte Classe fortbesteht. Im Jahre 1872 betrug für England allein die Einnahme aus Passagiergeld £ 16,783,113, die Steuer aber nur £ 461,327, d. h. $2^3/_4$ Procent, weil der Verkehr dritter Classe allein £ 8,681,494 zu der Gesammt-Einnahme beitrug und keine Steuer zahlte.

Statt dass hier ein einfaches Gesetz die formellen Zweifel beseitigt und dem Staate gibt, was des Staates ist, zieht sich jetzt seit Jahren ein Streit zwischen der Steuerbehörde und den Eisenbahngesellschaften hin, in welchem die Behörde sich ohnmächtig an den Wortlaut des Gesetzes von 1844 klammert, der da bestimmt, die „cheap trains" sollen auf jeder Station anhalten, und den Eisenbahngesellschaften die Wahl stellt, entweder die schnellen Züge mit dritter Classe auf jeder Station anhalten zu lassen [1]) oder die Passagiersteuer zu entrichten [2]). Es kann keinen schärferen Ausdruck des Unsinns geben, zu welchem das durch die Zeitumstände seines wohlthätigen Sinnes beraubte Gesetz, so formalistisch gehandhabt, herabsinkt; und zugleich ist es die consequentere Ausbeutung des Verfahrens der Eisenbahngesellschaften, welche sich auf den Buchstaben des Gesetzes zu ihren Gunsten berufen. Das Schlimmste ist, die Steuerbehörde erhebt jenen Anspruch, ohne ihn durchführen zu können — ohnmächtig wie jedes Departement der Regierung, so oft diese mit den Eisenbahnverwaltungen in Conflict geräth.

Der Bericht des Ausschusses von 1872 bemerkt [3]) zur Frage der gesetzlichen Einführung von Arbeiterzügen (workmen's trains), der Vorgang der gesetzlichen Einführung der dritten

[1]) Herepath's Railway Journal a. a. O. strangely enough, the Inland Department step in and say you must pay duty for third-class passengers unless you stop at every station!

[2]) Vgl. Farrer Evid. Joint Committee on Amalg. 1872 qu. 7363 bis 7370, wo noch andere dieser formellen Streitpuncte auf Grund der Acte von 1844 erwähnt werden.

[3]) Report from Joint Committee p. XL.

Classe und seine Folgen für die Steuercasse seien ein warnendes Beispiel gegen solche Vorschriften. Ich glaube, der skeptische Charakter dieses Berichtes wird hier nihilistisch; denn wenn es erstens deutlich ist, dass jener Zwang von 1844 ein nützlicher Antrieb war, dessen Wohlthat vom Publicum nicht bloss, sondern auch von den Eisenbahngesellschaften sofort danach anerkannt wurde; wenn es zweitens für ernsthafte Leute keinem Zweifel unterworfen ist und der Bericht von 1844 selber anerkennt, dass die gegenwärtige Exemption für die dritte Classe dem Sinne des Gesetzes vollständig widerspricht: so kann doch nur die Logik der „geheiligten Rechte" der Eisenbahngesellschaften oder die von solcher Logik beherrschte Gesetzgebung eine Consequenz finden zwischen jenem gesetzlichen Antriebe und diesem gesetzlichen Missbrauche, während die Logik des in England sonst so mächtigen gesunden Menschenverstandes einfach vorschreibt, gute Gesetze einzuführen und sinnlos gewordene zu beseitigen.

Aber wie sollte man das Ganze gegen die Eisenbahngesellschaften durchsetzen, da diese auch das Recht auf die Hälfte bestreiten! Nicht als die Verklagten treten sie auf, sondern als die Kläger. Schon bei der Erörterung der Beziehungen der Post zu den Eisenbahnen haben wir ein erstaunliches Beispiel davon kennen gelernt [1]. Nicht immer ist die Begründung eine so unvernünftige; aber das unvernünftige Verlangen ist stets dasselbe. Nicht die Form ist es, die man bekämpft, sondern man will überhaupt keine Steuer zahlen. Der Schatzkanzler legte im Jahre 1870 einen Entwurf vor, welcher den Streit um die Passagiersteuer-Exemptionen schlichten sollte, indem er die Steuer auf die ganze Einnahme (1 Procent) aus dem Gesammtverkehr, einschliesslich des Güterverkehrs, basirte: aber der Entwurf scheiterte an dem Widerstreben der Eisenbahngesellschaften [2].

[1]) Vgl. Cawkwell, Evid. Joint Committee on Amalg. 1872 qu. 6848—67.

[2]) Evid. 1872 Cawkwell 6852—55.

Angesichts dieser Sachlage kann man wohl kaum ohne Lächeln die Aeusserung lesen, welche die schon angeführte Quelle, Herepath's Journal, über den Stand der Frage macht. Die Steuer ist so ungerecht, sagt dasselbe, dass kaum irgend welche andere Leute sich ihr unterwerfen würden; und wenn die Eisenbahngesellschaften keine Verwaltungsräthe im Parlamente hätten, so wäre diese absurde Einkommensteuer wahrscheinlich längst abgeschafft.

Was ist denn der Sinn der Passagiersteuer? Sie trat an die Stelle der Steuer vom Fuhrbetriebe, die in Form eines Stempels von Miethskutschen und Miethspferden erhoben wurde; ihr Sinn war also eine Besteuerung des Gewerbes. Dass dieses Gewerbe, welches schon zur Zeit der Postkutschen ein Monopol durch die Natur des Betriebes geworden war, die ihm zugemuthete Steuer auf die Passagiere wälzte und dann die neuere Form dieser Gewerbesteuer als Passagiersteuer gelegentlich benutzte, um offen genug gleich von Parlamentswegen das Recht nachzusuchen, dass der Betrag der Steuer auf die Maxima der Fahrsätze geschlagen würde [1]), ist nur ein Fall von der Regel, dass die Steuer von dem Starken auf den Schwachen, so hier von den Eisenbahngesellschaften auf die Reisenden abgewälzt worden ist. Dem heutigen Gewerbe der Eisenbahngesellschaften steht diese Steuer nicht anders gegenüber als die Kohlen und die Schienen, die sie verbrauchen und deren Ersatz sie in den Fahrpreisen verlangen. Und dass die Absicht der Eisenbahngesellschaften gar nicht die ist, bei einem Nachlasse der Steuer sie anders zu betrachten, das beweist die grosse Lebhaftigkeit, mit der man sich über die Unbill der Steuer beklagt, ja mit der man dem Staate andere Rechte bestreitet (wie bei der Post), so lange der Staat den Eisenbahnen diese Pflicht auferlegt. Es ist lediglich die Klage über die verkürzte Tantieme und Dividende — darüber sind alle Theile so ziemlich einig.

Der Eintritt des neuen Ministeriums, Ende Februar 1874, bei welchem alle Classen-Interessen um die Wette ihre Be-

[1]) Farrer Evid. 1872 qu. 7369—71.

schwerden über die sie drückenden Steuern vortrugen, führte am 17. März auch eine „grosse und einflussreiche Deputation, welche fast das ganze Railway-Interest des Königreichs repräsentirte [1])", in das Schatzamt zu dem neuen Schatzkanzler, Sir Stafford Northcote. Ein Unterhausmitglied, Mr. Leeman, führte die Deputation ein mit der Bemerkung, dass sie fünfhundert Millionen Pfd. St. Capital in Eisenbahnen repräsentire [2]), und erklärte, dieselbe sei schon im vorigen Jahre [3]) bei dem letzten Ministerium gewesen, welches ihr Grund zu der Vermuthung gegeben hätte, ihre Interessen würden in günstige Erwägung gezogen werden. Der acute Anlass der Beschwerde sei das Ansinnen der Steuerbehörde, welche für die neuen Züge dritter Classe Steuer verlange und dieserhalb bei dem Court of Exchequer klagbar geworden sei, obwohl das frühere Ministerium nicht die Absicht zu haben schien, den Fall zu verfolgen. Sie, die Vertreter der Eisenbahn-Interessen, stützten sich auf das Gutachten von drei der ersten Juristen, darunter des gegenwärtigen Lordkanzlers. Der einzige befriedigende Ausweg aber sei, die Steuer ganz und gar abzuschaffen als eine Steuer auf die Beförderung, die entgegengesetzt ist den Interessen des Landes [4]). Einige Mitglieder der Deputation wiesen darauf hin, wie ungerecht die Steuer sei, da sie bloss auf den

[1]) Daily News March 18, 1874.

[2]) Mindestens um das Doppelte übertrieben: denn von der Passagiersteuer wird nur das Actiencapital betroffen, und dieses beträgt für England und Schottland kaum 230 Mill. £; Irland hat gar keine Passagiersteuer.

[3]) Ich folge in dieser Darstellung dem Berichte der Daily-News vom 18. März 1874. Diese Zeitung vertritt unter den grossen Tagesblättern in erster Reihe das Eisenbahninteresse, was allerdings kein Hinderniss ist, dass in demselben Blatte wissenschaftliche Untersuchungen über englische Eisenbahnpolitik erwähnt und in würdiger Weise beurtheilt werden: das erste Blatt, welches überhaupt, die deutschen Blätter eingeschlossen, von dem I. Bande der vorliegenden Arbeit Notiz nahm, war die Daily-News.

[4]) taxes on locomotion as being opposed to the interests of the country.

Personenverkehr gelegt sei, so dass Bahnen, die vorherrschend Güterverkehr haben, wenig bezahlen. (Die Absicht der letzten Regierung, diese Ungerechtigkeit auszugleichen, war bekanntlich aus denselben Kreisen her, die jetzt auf die Ungerechtigkeit aufmerksam machten, vereitelt worden.) Ein anderes Mitglied endlich drohte mit der Association für Beseitigung der Passagiersteuer — es gibt in England so ziemlich für jede Steuer einen Verein zu ihrer Beseitigung: — jene Association, welche zwei- bis dreihundert Eisenbahnactionäre zu Mitgliedern zähle, sei entschlossen, zu agitiren, bis die Steuer abgeschafft werde. — Der Schatzkanzler, freundlicher als sein Vorgänger Lowe und als sein Premier Disraeli [1]), erwiederte: die Herren würden Mitgefühl mit ihm haben, wenn er ihnen sage, wie sehr schwer es ihm falle, ihnen auf alle die bedeutenden Argumente in dem Augenblicke zu antworten. Was die grosse Frage einer Steuer auf die Beförderung anlange, so meine er, man könne von ihm erwarten, dass er sage: sie ist eine von den Puncten, welche die Aufmerksamkeit des Schatzkanzlers bei dem jährlichen Entwurfe des Budgets in Anspruch nehmen müssen. Niemand könne zweifeln, dass, wenn man diese Steuer für sich betrachte, es eine Frage von nationaler Wichtigkeit sei, dass die Beförderung so frei wie möglich sein solle (Beifall). Niemand könne zweifeln, dass ein grosser Antheil von dem Fortschritte der letzten dreissig oder vierzig Jahre der enormen Entwicklung der Leichtigkeit der Beförderung zuzuschreiben sei, und daher könne niemand zweifeln, dass es im Interesse des Publicums liege, dass jede Last auf die Beförderung so weit als möglich und als es andere Ansprüche zulassen, vermindert werde. Aber zur selben Zeit müsse er hervorheben, dass es

[1]) Spectator March 14, 1874: we said the Ministry would be bothered by the „Interests", and it is bothered. Everybody scolds Mr. Lowe for rapping deputations and everybody expected the Tories to be very courteous; but Mr. Lowe could hardly be ruder than Mr. Disraeli was to his confiding friends who thought he would take off the Income tax Since then the Dispensations have selected Sir Staff. Northcote as their victim.

auch andere Interessen und andere Ansprüche gebe, die jenen gegenüberständen. Einer der Redner habe die Wohlthaten hervorgehoben, welche die Regierung um der Beförderung der Postsäcke willen den Eisenbahnen verdanke (eine ebenso zutreffende wie bescheidene Bemerkung): aber er müsse hervorheben, wie bei einer neuen Regelung der Verhältnisse des Schatzes zu den Eisenbahnen gerade diese Frage einer neuen Regelung bedürfe, um die begründeten Ansprüche des Staates zu befriedigen. Und so gebe es noch viele andere Puncte, welche gleichzeitig geregelt werden müssten — was er bemerke, um zu zeigen, dass es sich hier um eine grosse Frage handle, die als ein Ganzes behandelt werden müsse und hierfür grosse Sorgfalt fordere. Das Publicum verlange Schutz gegen die mancherlei Unbilden, welche die Folge des thatsächlichen Monopols sind, das in die Hände der Eisenbahngesellschaften gefallen sei; dieses Verlangen müsse zuerst befriedigt werden, wenn man dieses Monopol von einer Last befreie. Was die Frage der Exemption der dritten Classe anlange, so sei er ganz damit einverstanden, dass diese Frage bald ins Reine kommen müsse. Er wolle aber zu bedenken geben, dass jene Exemption gewährt worden sei unter ganz andern Umständen, als den gegenwärtig bestehenden. Die Gesetzgeber von 1844 gaben dieselbe, weil damals die Eisenbahngesellschaften die Beförderung der dritten Classe nicht für vortheilhaft hielten und die Verpflichtung dazu als eine Last ansahen. Jetzt aber habe sich der Verkehr dritter Classe so entwickelt, dass es das Interesse der Eisenbahngesellschaften geworden ist, weit grössere Fürsorge für die Beförderung dieser Classe zu treffen als es damals irgend in dem Sinne der Gesetzgeber lag. Daher sei die Exemption von damals heute eine unnütze geworden. . . . Und zum Schlusse, sich etwas schwer von Begriffen stellend, fragte er die Herren, was für eine andere Form der Steuer sie denn vorzuschlagen gedächten? Auf die einstimmige Antwort, sie wollten überhaupt keine Steuer, entliess der Schatzkanzler sie freundlich lächelnd mit den Worten: Wenn wir die Steuer nicht beseitigen können, so müssen wir sie lassen, wie sie ist. —

Am 6. Juli 1874 ist von dem Court of Exchequer das erste Urtheil über die Frage, ob die Befreiung von der Passagiersteuer für die Beförderung zu 1 penny und darunter per mile nach dem Wortlaute der „Cheap Trains Act" von 1844 (gegen ihren Sinn) auf alle Züge auszudehnen sei, gesprochen worden: dasselbe erklärt sich zwar für die Befreiung, indem es sich an die Worte des Gesetzes hält, aber nach dieser Buchstaben-Interpretation erkennt es andererseits den von der Steuerbehörde erhobenen Einwand an und macht daher zur Bedingung, dass der Zug auf jeder gewöhnlichen Passagier-Station anhalte [1]).

[1]) Es ist eine Klage des Inland Revenue Department gegen die North London Railway Company, eine Localbahn von London, bei welcher der nach dem Buchstaben stärkste Einwand gegen die Exemption, welchen die Regierung macht und welchen der Gerichtshof anerkennt, von geringer Bedeutung ist, wogegen bei den Schnellzügen auf den grossen Bahnen damit die Sache steht und fällt; es ist aber wiederum zweifelhaft, ob im Falle einer Klage gegen eine solche Bahn nicht mit Rücksicht auf die Natur des Verkehrs, dem das Nichtanhalten gerade erwünscht sei, auch das Urtheil anders lauten würde. Die ganze Frage ist in unausstehlicher Weise verwickelt dadurch, dass die veränderten Verhältnisse den Sinn der Acte von 1844 auf den Kopf gestellt haben. Das Urtheil des Court of Exchequer erkennt dies selber an, indem es sehr treffend sagt: It is easy to see that this construction may enable companies to claim exemption for the fares of passengers not within the provision of the Act, but that must be remedied if thought advisable by the Legislature, and not by putting a strained meaning on the language of the Act as it stands. Ich verdanke das Urtheil des Court of Exchequer einem hervorragenden englischen Juristen, Herrn Francis S. Reilly in London, durch dessen freundliche Vermittlung mir auch die voluminöse Klageschrift von dem Deputy chairman des Inland Revenue Board zur Verfügung gestellt ist. Das Endurtheil lautet: „Under these circumstances, the proper decree appears to us to be as follows: First, that every train running from one end to the other of the line between Broad-street Station and Poplar Station, or between Broad-street Station and Chalk Farm, Richmond, Kew-bridge, or between other terminal stations on the defendants' system of railway, and conveying passengers to and from such terminal, and every intermediate ordinary passenger station, at fares not exceeding the Parliamentary rate, and complying with the several other

Inzwischen ist die Agitation zur Beseitigung der ganzen Passagiersteuer in derselben Woche, wo das neue Ministerium eintrat, zusammen mit jenem grossen Wettrennen der Interests, durch Bildung des von der Deputation erwähnten Vereins mit verstärkten Kräften aufgenommen worden. Aus der Rede des Schatzkanzlers ging bei aller Breite und allen Gemeinplätzen deutlich genug hervor, dass die Regierung nicht die Absicht habe, die Steuer ohne Aequivalent abzuschaffen, vielmehr gar die Erhebung der Steuer von der dritten Classe durchzusetzen.

Schon oben ist gesagt worden, dass die Bezeichnung der Steuer als eine Steuer auf die Beförderung unrichtig ist; sie ist eine Steuer auf den Gewinn von dem Eisenbahnmonopol,

conditions mentioned in the 6th section of the Cheap Trains Act, so far as they have not been properly dispensed with by the Board of Trade, ought to be considered a cheap train within the meaning of the Cheap Trains Act notwithstanding there may be no third-class carriages in such train. Secondly, that the fares of passengers by such cheap train are entitled to exemption from duty if they do not exceed the Parliamentary rate, whether the tickets issued by them are second or third-class. Thirdly, that such exemption is not lost by such passengers being required for the convenience of traffic to move at any particular station from one such cheap train to another, provided there is no unreasonable detention at such station, so as to reduce the speed at which such passengers travel below the minimum speed required by the Act. Fourthly, that no train ought to be considered a cheap train within the meaning of the Act, whether approved by the Board of Trade as a cheap train or not, which does not stop at every intermediate ordinary passenger station, and which does not convey some class of passengers to and from every station at fares not exceeding the Parliamentary rate, and that no exemption ought to be allowed in respect of the fares of the passengers by any such train, notwithstanding such fares may not exceed the Parliamentary rate. Fifthly, that the fares received for return tickets are not exempt from duty unless the fares that would be charged to the same class of passengers for the single journey over the same distance would not exceed the Parliamentary rate. Sixthly, that the fares received for workmen's tickets under the existing arrangements are not exempt from duty. We direct, in case the parties differ, an inquiry as prayed in the third paragraph of prayer, regard being had to the above declarations."

und zwar eine mässige Steuer, selbst dann noch, wenn jene missbräuchliche Ausbeutung der Exemption beseitigt ist. Der Passagierverkehr bringt nicht mehr die volle Hälfte des Ertrages ein; dagegen sind die Betriebskosten die Hälfte der Gesammteinnahme: die Steuer von 5 Procent auf den Passagierverkehr kommt also einer Steuer von 5 Procent auf die Reineinnahme kaum gleich [1]). Eine Klage über die etwa doppelt so hohen Communalsteuern scheint sich darum nicht geltend zu machen, weil man genügenden Grund hat, ihre Gerechtigkeit einzusehen: der einzige Umstand, dass die Bediensteten der Eisenbahnen keinen Anspruch auf Unterhalt im Falle der Verstümmelung oder Tödtung durch Unfälle, für sich oder ihre Hinterbliebenen, haben, reicht aus, um eine ansehnliche Beisteuer der Eisenbahngesellschaften zu den Armenlasten der Communalverbände zu rechtfertigen. Wenn hiernach die Communalsteuern als ein Bestandtheil der Betriebskosten aufgefasst werden dürfen, so ist die Passagiersteuer lediglich eine Steuer auf den Gewinn. Wäre sie das nicht, warum gehören zu jenem Verein nur Antheilsbesitzer? Zwar gehören diese auch zum Volke — dieser Einwand ist öfters gemacht worden —; aber es müsste doch wenigstens eine Anzahl auch anderer Leute zu dem Verein gehören, die bloss Reisende und nicht Actionäre sind, wenn es ein Interesse des reisenden Publicums wäre. Der beste Beweis indessen ist mit jenen Thatsachen zu führen, deren sich einst Gladstone bediente, als er im Jahre 1844 den Eisenbahnmännern des Unterhauses [2]), und ihrem Wehklagen über den Ruin des Eisenbahnbesitzes durch die Bill, die Curse der Börse entgegenhielt. Als im Jahre 1870 Lowe, der damalige

[1]) Ganz unverhältnissmässig gering erscheint die Steuer, wenn man ihren gegenwärtigen Ertrag von £ 502626 (1872 für England und Schottland) mit dem Ertrage von 1839: £ 72716 (vgl. Bd. I, S. 88) vergleicht. Die Gesammteinnahme betrug noch im Jahre 1842 (incl. Irland) nur $4^4/_5$ Mill. £ gegen 50 Mill. £ im Jahre 1872 (excl. Irland). Die Eilwagen und Lohnkutschen zahlten im Jahre 1851 allein £ 290000 (Tooke-Newmarch, Gesch. d. Preise, übers. von Asher. Bd. II, S. 186).

[2]) Bd. I, S. 153.

Schatzkanzler, den Vorschlag einbrachte, statt der Passagiersteuer eine Abgabe von 1 Procent auf alle Einnahmen aus dem Eisenbahnbetriebe einzuführen, da änderten sich die Curse der Antheile jeder Bahn genau in dem Verhältnisse, wie es nach der Aenderung der Steuer für den Reingewinn auf Grund der alten Tarifsätze sich gestaltet hätte [1]). Wenn heute die Passagiersteuer aufgehoben würde, so bedeutete dies z. B. für die London and North Western einen Mehrgewinn von £ 40,000 halbjährlich oder 5 sh. 6 d. für jede hundert Pfd. St. im Jahr, für die Great Eastern $^1/_2$ Procent, für die South Eastern $^5/_8$ Procent u. s. w.: entsprechend würden die Actien steigen bei der London and North Western [2]) um 6 Procent, bei der Great Eastern um 10 Procent, bei der South Eastern um $12^1/_2$ Procent, und ähnlich bei allen andern je nach dem Calcül der besonderen Verhältnisse. Der Steuererlass wäre nichts als ein Geschenk an die Eisenbahnantheilsbesitzer, welches sofort capitalisirt und durch Verkauf realisirt werden könnte, vielleicht nach einigen Monaten Cursjobberei zwischen dem Antrage darauf, den Debatten darüber und der Genehmigung desselben. Wo ist ein vernünftiger Grund für solch' ein Geschenk zu finden? Gewiss am wenigsten in diesem Augenblicke, da das Eisenbahnmonopol eine ungewöhnliche Probe seiner Kraft abgelegt hat und gesicherter und blühender denn je zuvor grösseren Erfolgen entgegengeht [3]). Selbst das scheint nur durch eine abstracte Billigkeit geboten zu sein, dass im Sinne jenes Entwurfes von Lowe eine gleichmässige Vertheilung der Steuer auf alle Einnahmen stattfinde; denn zwar ist es an sich nicht wohl einzusehen, warum eine Bahn mit überwiegendem Personenverkehr, wie die South Eastern (London—Dover), mehr Steuer zahlen soll als eine andere mit überwiegendem Güterverkehr; aber auch

[1]) Economist, February 21, 1874.

[2]) Nach den gegenwärtigen Cursen der englischen Eisenbahnactien entspricht 1 shill. Jahresdividende etwa 1 £ Capital; das gilt natürlich nur für die „schweren“ und „mittleren“ Actien, nicht für die „leichten“.

[3]) Vgl. den Artikel im Economist Febr. 21, 1874: „The Railway Passenger duty.“

hier wäre eine Steuerausgleichung heute nichts anderes als ein Geschenk an die einen Antheilsbesitzer und eine Verkürzung der andern. Namentlich steht das Bedenken entgegen, dass jene Bahnen mit überwiegendem Passagierverkehr sicherlich nicht versäumt haben werden, diese Unbill auf ihre Fahrsätze zu legen. Doch hier sind wir abermals auf die Frage der Tarifsätze verwiesen, und es ist erwünscht, dass dieselbe jetzt ihre Erörterung finde.

2. Welch' Verhältniss besteht zwischen den Herstellungskosten einer Transportleistung durch die Bahn und den für diese Leistung geforderten Preisen? Inwieweit sind die besonderen Kosten jeder Bahn und auf jeder besonderen Bahn wiederum die speciellen Kosten jeder einzelnen Leistung mit dem Tarifsatz für diese Leistung in Zusammenhang zu bringen? Wie ist die Kostbarkeit oder Wohlfeilheit des Bahnkörpers, wie sind die mannigfaltigen Momente der Kostenverschiedenheit im Betriebe, — Schnelligkeit, Steigung, Kraftverbrauch, — mit den mannigfaltigen Tarifsätzen verknüpft? Wie haben sich auf Grund der Entwicklung aller jener Kostenbestandtheile, sei es durch Aenderung der Technik, oder der Sparsamkeit, oder der Marktpreise, die Tarifsätze entwickelt? und stehen die einzelnen Sätze überhaupt in einem nachweisbaren Zusammenhange mit der Verschiedenheit jener Kostenelemente?

Alles das sind Fragen, zu deren Beantwortung in den letzten Jahren von Eisenbahnpraktikern[1]) hier und da Vorschläge gemacht worden sind, deren Verwirklichung ein Problem der Privatökonomie der Eisenbahnverwaltungen ist, — welche aber in den Thatsachen bisher keinen Anhalt gewähren, wenn es sich darum handelt, eine volkswirthschaft-

[1]) Sigm. Schüller, die natürliche Höhe der Eisenbahntarife. Wien 1872. C. Barychar, Nachweisung der finanziellen Resultate der K. Elisabeth-Westbahn. Wien. 1869. H. Westphalen, über Güterbewegung auf Eisenbahnen. Emden und Aurich 1870. Von demselben Verfasser ferner: Erläuterungen zu der Broschüre über Güterbewegung auf Eisenbahnen. Emden 1872. — Einige Zeitfragen über die Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens. Emden 1873.

liche Prüfung von Kosten und Preisen vorzunehmen. Am wenigsten ist dieses Problem, welches einer Läuterung und Klärung durch die Erörterungen der Eisenbahnpraktiker noch bedarf, bisher in England, soweit ich habe finden können, einer solchen Lösung genähert, welche meinen Untersuchungen zuverlässige Ergebnisse darbieten könnte. Nicht nur dass man, wie wir bereits gesehen haben, nirgendwo einen zuverlässigen Anhalt für die Analyse der Anlagekosten an die Hand gibt, sondern auch über die Kosten jeder einzelnen Art und Beschaffenheit der Betriebsleistungen geben die englischen Eisenbahn-Ingenieure nur unbestimmte und einander widersprechende Aussagen, mit denen man nichts anzufangen weiss. Ein Beispiel: man fragt, wie lange hält eine Schiene vor? Nun fragt es sich zunächst, was für eine Schiene ist es? aus welchem Material, von welcher Form u. s. w.? Dann: wie sind die Steigungen, auf welchen sie liegt und den Druck der Züge auszuhalten hat? wie gross ist der Druck der Güterzüge, wie der Personenzüge? wie der Druck kleiner oder grosser Züge? wie wirkt die Schnelligkeit der Fahrt auf die Abnutzung? . . . Das sind einzelne Gesichtspuncte, welche jeder Techniker gewiss um viele andere vermehren könnte. Für jeden anderen Bestandtheil der Kosten drängt sich aber eine eben solche Menge von Fragen auf, und dieselben sind bisher kaum in der Praxis gestellt worden, gewiss nicht in der englischen Praxis, geschweige denn dass man die Thatsachen dafür hätte. Nicht einmal die verhältnissmässig rohe Zahl steht zur Verfügung, welche besagt, wie gross die Betriebskosten einer Zugmeile des Güterzuges, wie gross dieselben bei einem Personenzuge sind; denn die Betriebskosten werden nicht geschieden; und wenn man es näher ansieht, so überzeugt man sich, dass solche Angaben, wenn sie irgend einen Werth haben sollten, eben sehr scharf in das Detail hineingehen müssten.

Während schon der englische Eisenbahn-Ingenieur, soweit ich ihn durch die Untersuchungen kennen gelernt habe, nach der Art seines Volkes dergleichen systematischen und auf die ökonomische Logik des Betriebes dringenden Fragen wenig

Theilnahme zuwendet, ist der Eisenbahndirector vollends gleichgültig dagegen und kennt solche Fragen gar nicht. Diese Gleichgültigkeit ist aber für uns hier nicht ein Gegenstand der Geringschätzung, sondern vielmehr die einzig maassgebende Wirklichkeit: denn meine Untersuchungen wollen den Sinn der Thatsachen deuten, nicht aber Reformprojecte für ein fremdes Land entwickeln.

Wenn hiernach die Grundlage der Productionskosten für die Prüfung des Preises der Leistungen der englischen Eisenbahnen uns im Stiche lässt: so gibt es nur zweierlei Anhaltspuncte, um die Gerechtigkeit jener Preise zu prüfen (und die Gerechtigkeit des Preises, das suum cuique tribuens, ist ja der entscheidende Gesichtspunct in der Lehre vom Preise überhaupt): erstens, wie weit wirkt jenes die Gerechtigkeit nach der üblichen Hypothese herstellende Moment der Concurrenz in diesem Falle und welche Ergänzungen desselben wirken mit? zweitens, was für einen Schluss auf die Billigkeit der Preise ergibt die Untersuchung der von den Eisenbahngesellschaften erzielten Gewinne?

Hiermit ist die Aufgabe der folgenden Erörterung in ihren Zielpuncten vorgezeichnet.

a. Durch den ganzen Gang der historischen Entwicklung hat sich uns das Problem der Concurrenz wie ein grosses Fragezeichen in den Weg gestellt, und als letzten Ruhepunct auf diesem Wege haben wir jenen Ausschussbericht vom Jahre 1872 gefunden, welcher das Fragezeichen mit einem wenig eingeschränkten Nein bei Seite schiebt. Wir müssen hier die Antwort uns selber suchen, und wenn wir auch den Gesichtspuncten jenes trefflichen Berichtes uns anschliessen, so werden wir doch mehrfach veranlasst sein, weder die Gründe noch die Folgerungen desselben unbedingt anzuerkennen, vielmehr dem Besonderen der Thatsachen eine aufmerksamere Würdigung zu Theil werden zu lassen.

An ein Schlagwort, wie das von der freien Concurrenz, oder das von der Harmonie der Interessen, welche gleich geringer Scheidemünze seit Jahrzehnten und Menschenaltern durch die gröbsten Hände gegangen sind, hängt sich eine Menge

Unreinlichkeit an, welche das ursprüngliche Gepräge, ohnehin schon nicht vom edelsten Gehalt, vollends verwischt und verdirbt. So ist es gekommen, dass jene Schlagworte, einst wohlgemeinte Hypothesen und in ihrem ursprünglichen Sinne einfach, durch Herbeizerrung an die spröde Wirklichkeit der Thatsachen und durch Verwendung im Dienste einseitiger Interessen ein schmutzig-schillerndes Ding geworden sind, das keinen festen Sinn und keine Farbe hat. Jedes wirthschaftliche Interesse ist consequent in seinem Instincte, es wird aber widerspruchsvoll, sobald es seine Freiheit als die volkswirthschaftliche Freiheit, wozu es immer geneigt ist, zu setzen unternimmt. Die verschiedensten Interessen, alle gleich in ihrem Egoismus, berufen sich auf jene Freiheit und wollen oder können den Widerspruch nicht sehen, in welchen sie sich verwickeln. Bei diesem Zustande der Schlagworte und bei dieser Verworrenheit der Widersprüche unter einander und mit sich selbst ist es nicht bloss die Frage: existirt Concurrenz oder existirt sie nicht? — sondern es ist auch nöthig, in den vieldeutigen Sinn dieses Wortes hineinzugehen. Im selben Athemzuge sprechen Eisenbahndirectoren es aus: die Gewährung concurrirender Linien von Parlamentswegen im öffentlichen Interesse ist eine grosse Täuschung gewesen [1]) — und bald darauf: die Concurrenz zweier Bahnen ist stets eine sehr scharfe, zwar nicht im Tarife, aber in den Leistungen für den Verkehr [2]) — und dann wieder: der Gewinn der Bahngesellschaft ist der Gewinn des Publicums [3]) — und ein andermal: wir fordern so hohe Sätze als wir bekommen können; sind wir zu niedrigen Sätzen gezwungen, so nehmen wir diese; dafür halten wir uns schadlos da, wo wir die höchsten Sätze fordern können [4]). Gerade so widerspruchsvoll im Denken und gerade so consequent im Instincte sind die Interessen, welche den Eisenbahnen gegenüberstehen. Alles jedoch weist auf zwei Gesichtspuncte zurück: der erste ist, wie weit wirkt

[1]) Evid. Joint Committee on Amalg. 1872 qu. 149.
[2]) ibid. qu. 428 - 429.
[3]) ibid. qu. 176—177.
[4]) Royal Commission 1866 qu. 11407.

auf die Preise der Eisenbahnen der Druck mitwerbender Kräfte ein? der zweite ist: wie verhält sich das Interesse der Eisenbahngesellschaften bei der Festsetzung der Preise zu dem gemeinen Interesse?

α. Mitwerbende Kräfte können sein andre Strassen und andre Transportmittel, oder es können sein andre Eisenbahn-Gesellschaften.

αα. England, im Unterschiede von jedem anderen europäischen Lande, gebietet durch seine eigenthümliche geographische Lage für die Verbindung der verschiedenen Puncte seiner Volkswirthschaft in hohem Maasse über das Meer als Strasse des inländischen Verkehrs. Die Summe des Tonnengehaltes der Fahrzeuge, welche mit Ladungen aus einem britischen Hafen in einen andern britischen Hafen (coastwise) einliefen, war (Irland eingeschlossen) im Jahre

1840:	10,766,056	Tons
1850:	12,564,631	„
1860:	17,003,411	„
1866:	18,598,120	„
1870:	18,300,275	„
1872:	18,099,150	„ [1]).

In denselben Jahren war der Tonnengehalt der mit Ladungen aus fremden Häfen (einschliesslich der Colonien) eingehenden Schiffe

1840:	4,105,207	Tons
1850:	6,113,696	„
1860:	10,054,981	„
1866:	13,277,190	„
1870:	14,910,742	„
1872:	17,905,940	„ .

Hieraus ergibt sich, dass erst die grosse Entwicklung des ausländischen Handels in den allerletzten Jahren eine Höhe des Tonnengehalts der Einfuhr herbeigeführt hat, welche sich dem Tonnengehalte der Küstenschifffahrt nähert und

[1]) Statist. Abstracts for the United Kingdom for 1840—1854 und for 1858—1872.

zwar im Jahre 1872 denselben bis auf eine kleine Differenz erreicht. Im Jahre 1840 betrug die Küstenschifffahrt $10^3/_4$ Mill. Tons gegen nur 4 Mill. Tons der Auslandsschifffahrt; noch im Jahre 1860 waren es 17 Mill. gegen 10 Mill., noch 1866: $18^1/_2$ Mill. gegen $13^1/_4$ Mill. Die Annäherung ist zuletzt erfolgt durch einen Zuwachs des ausländischen Handels, welcher den eigenen grossen Zuwachs der Küstenschifffahrt ($10^3/_4$ auf $18^1/_2$ Mill.) überholte, begünstigt zugleich durch den Umstand, dass die Küstenschifffahrt seit 1866, bis zu welchem Jahre sie stetig angewachsen war [1]), langsam zurückgegangen ist und, wie es scheint, ihren Gipfel überschritten hat.

Dies ist die mächtigste Kraft, welche um die Beförderung in Mitbewerbung getreten ist mit den englischen Eisenbahnen. In derselben Frist, in welcher sich diese entwickelt haben, ist jene Mitbewerberin ihrerseits fortgeschritten: aber freilich lässt sich dieser Fortschritt nicht vergleichen mit der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs — gegen 18 Mill. Tons Küstenschifffahrt im Jahre 1872 wurden im selben Jahre auf den Eisenbahnen befördert im Güterverkehre allein 179 Mill. Tons [2]); — ferner scheint unter dem Druck der Concurrenz der Eisenbahnen die Entwicklung der Küstenschifffahrt endlich zum Stillstand und Rückgang gebracht worden zu sein, wofür die neuesten Ergebnisse der Londoner Kohlenzufuhr, die wir kennen gelernt haben [3]), einen Beweis liefern.

Das Meer ist, wie der Bericht des Vereinigten Ausschusses vom Jahre 1872 sagt [4]), eine offene Strasse (highway), die nicht geschlossen oder eingeengt werden kann und welche

[1]) Weit stärker als in den beiden vorangegangenen Jahrzehnten. Im Jahre 1824 betrug der Tonnengehalt 8 552 177 Tons, und nach geringen Schwankungen von Jahr zu Jahr in dem Spielraume von $7^1/_2$ bis 9 Mill., im Jahre 1837: 9 207 266 Tons (Porter, Progress of the Nation, London 1838, sect. III p. 77—78), also in diesem Zeitraume kaum überhaupt eine ausgesprochene Zunahme.

[2]) Railway Returns for the year 1872 p. VI.

[3]) Vgl. oben 2. Cap., S. 104.

[4]) Report p. XIX.

eine beliebige Zahl von Concurrenten zulässt; oder wie ein Mitglied des Ausschusses in einer Fragestellung, den Gegensatz zwischen Eisenbahn und Meeresstrasse trefflich hervorhebend, es ausdrückt: auf der See gibt es uneingeschränkte „running powers“[1]).

Derselbe Mann, welcher am häufigsten unter den Eisenbahndirectoren die Identität der Interessen der Eisenbahngesellschaften mit dem gemeinen Interesse behauptet, welcher sich namentlich der Verdienste rühmt, die seine Bahn um Einführung niedriger Sätze erworben habe [2]), Allport, Director der Midland, bedauert [3]) unmittelbar, nachdem er dies gethan, die „unglückselige Concurrenz der Seefahrt“, welche zur Folge habe, dass allenthalben, wo sie vorhanden sei, die Sätze nothwendig niedrig sind [4]). Gewiss ein seltsamer Beweis für jene Identität der Interessen, aber an sich eine Behauptung, welche im Wesentlichen von allen Seiten her bestätigt wird. Ja, ein anderer Eisenbahn-Director, Seymour Clarke von der Great Northern, offener und minder durchdrungen von jener Identität der Interessen, bekennt, der übliche Satz für Beförderung der Kohlen in England, $^3/_8$ penny per Ton und Meile [5]), sei ohne Zweifel der Concurrenz zwischen See und Eisenbahn zuzuschreiben, ja er betont diese Concurrenz als den alleinigen Grund dieses relativ niedrigen Satzes im Gegensatz zu der Frage, ob derselbe erst in Folge einer (soeben auseinandergesetzten) Verbesserung der Locomotiven, welche Kraft ersparen, eingeführt sei [6]); umgekehrt, die Verbesserung sei unter dem Druck der Concurrenz, welche

[1]) Min. Evid. 1872, qu. 4060.

[2]) Royal Commission 1866. Evid. qu. 16926

[3]) Ibid. qu. 16927—28.

[4]) wherever the railways come into Competition with the sea the rates must necessarily be low . . . it is that unfortunate competition with the sea . . . Vgl. Allport 1872 Evid. Joint Committee qu. 464.

[5]) 1 penny p. ton p. mile ist gleich etwa $2^1/_3$ Pfennig p. Centner und deutsche Meile (alte Währung); $^3/_8$ penny also etwa $^7/_8$ Pfennig.

[6]) Royal Commission 1866 qu. 12722—12730. The general price of $^3/_8$ d. is no doubt attributable to the competition between the sea borne Coal and the railway borne Coal.

den niedrigen Satz hervorgerufen hat, erzeugt worden. Warum befördern Sie Bauholz von Newcastle nach Hull zu solch' einem niedrigen Satz? wird O'Brien, der Director der North Eastern, vor der königlichen Commission gefragt, und seine Antwort ist: weil es sonst zur See dorthin gehen würde, und wir müssen daher einen niedrigeren Satz nehmen, damit man es uns gibt [1]).

Und nicht bloss zwischen denselben Endpuncten wirkt diese Concurrenz, sondern auch indirect zwischen dritten Puncten. Der Satz für Garn von Glasgow nach London ist 45 sh. per Ton, während andre Güter derselben Classe 70 sh. zahlen, weil die Eisenbahnverwaltung gegen die Concurrenz des Seetransports von Garn aus Leith nach London aufkommen muss [2]). Namentlich zeigt es sich in dem Verkehr zwischen England und Irland, wofür auf der See die Dampfer der Eisenbahngesellschaften mit andern Dampfern concurriren, dass diese Concurrenz nicht bloss die Sätze der Ueberfahrt zur See beeinflusst, sondern auch die Sätze der Eisenbahnstrecken, welche zu den Häfen führen [3]): so dass zum Beispiel die Sätze von Manchester nach Fleetwood (dem Hafen) kaum höher sind, als die Sätze von Manchester nach Preston, obwohl Fleetwood um 20 miles weiter ab liegt von Manchester als von Preston.

Die Behauptung, dass nahezu dreifünftel aller Hauptplätze des Vereinigten Königreichs in ihren Eisenbahnfrachtsätzen von der Concurrenz der See beeinflusst sind, welche der Bericht des Ausschusses recipirt hat, ist freilich eine kaum ganz zuverlässige — zumal da die Aussage die Concurrenz von Canälen und andern Bahnen mit einbegreift — [4]): aber

[1]) Evid. qu. 11979.

[2]) Lumsden, chairman Glasgow and South Western, Evid. Joint Committee 1872 qu. 5935—39. Vgl. ibid. qu. 2764.

[3]) Watkin 1872 qu. 4599. Scott qu. 5343—68. Irving qu. 5609—27. Crawford qu. 5737—5751. Rawcliffe qu. 1815—1863. Deacon qu. 2031.

[4]) Der Zeuge (1872, Parkes qu. 3696) sagt, abweichend von dem Bericht des Ausschusses p. XIX, folgendes: there is the sea as a competitor: then there are the whole of the railway companies that are competitors and the Canals are competitors. I took the trouble to find out at how many stations probably this would apply and

es ist kaum zweifelhaft, dass die See einen bedeutenden Einfluss auf die Ermässigung der Fahrsätze bisher ausgeübt hat, — natürlich weitaus in erster Reihe auf die Frachtsätze für Güter, sehr in zweiter Reihe auf die Fahrsätze für Personen. Allerdings ist sie auch in letzterem Falle nachweisbar; so zwischen London und Aberdeen, zwischen Liverpool und Glasgow, zwischen London und Margate oder Ramsgate; aber hier wirkt der grössere Zeitverlust, dazu die mindere Annehmlichkeit der Fahrt zur See in einem grossen Theile des Jahres, als ein sehr erschwerendes Element gegen die Concurrenz der Wasserfahrt: nur ein geringer Theil aller englischen Reisenden, nämlich solche, welche nicht im Interesse von Geschäften reisen, haben Zeit genug übrig, den langsameren Weg zu wählen, und noch weniger Leute werden durch die Vorzüge der Seefahrt vor der Eisenbahnfahrt selbst bei einem billigern Satze angelockt [1]). Sogar für die kurzen Fahrten von London nach der Südküste (Ramsgate, Margate), welche im Sommer zahlreiche Bewohner von London für Sonn- und Festtage unternehmen, gibt man den Eisenbahnen den Vorzug, welche allerdings, und gewiss nicht ohne den Einfluss der See, ausserordentlich niedrige Sätze für diese Ausflüge eingeführt haben [2]).

Dennoch zeigen die Thatsachen, dass es den Eisenbahnen gelungen ist, nicht bloss in der „unglückseligen“ Concurrenz mit der See, welche die „ausnahmsweise niedrigen“ Sätze hervorgerufen hat [3]), ihren Verkehr zu entwickeln, sondern

I believe it would take pretty nearly three fifths of the principal places in the kingdom. Wenn nun auch die Canal- und Eisenbahn-Concurrenz viel geringer ist als der Zeuge sie vermuthlich geschätzt hat, so ist das Gesammtresultat doch immer seine Schätzung, und es geht von den drei Fünfteln ein gut Theil für diese andern Momente der Concurrenz ab.

1) Irving 1872, qu. 5627.

2) Näheres über die Höhe der verschiedenen Sätze folgt weiter unten, in den Abschnitten über „die Höhe der Gütertarife“ und „die Höhe der Personentarife“.

3) Consequently when railways compete with ships, fares and rates are generally exceptionally low, Report 1872, p. XIX.

auch siegreich aus dieser Concurrenz hervorzugehen. Ueberhaupt ist ja die Vorstellung, wonach die Concurrenz einen dauernden Zustand mitwerbender gleichstarker Kräfte bedeutet, eine unklare Fiction: jede Concurrenz ist ein Kampf, in welchem der Stärkere siegen muss, und die Entscheidung des Sieges lässt um so weniger auf sich warten, je intensiver das Wirthschaftsleben entwickelt, je zweckmässiger die werbenden Kräfte ausgerüstet und je grösser sie sind: das Wort von der „freien Concurrenz" ist daher, wenn es mehr sagen soll als Freiheit von gesetzlicher Ordnung, wenn es bedeuten soll „das freie Spiel der wirthschaftlichen Kräfte", ein Widerspruch in sich selbst; denn dieses freie Spiel ist ein Kampfspiel, und Kampf bedeutet das Ringen um die Macht, welche der Eine erlangt, indem er den Andern unterwirft.

Aus den schon oben angeführten Thatsachen ergibt sich, dass bei aller Grossartigkeit der Küstenschifffahrt Englands als Folge seiner Meereslage, dennoch der relative Aufschwung derselben unvergleichlich geringer gewesen ist in dem letzten Menschenalter, als der Aufschwung des ausländischen Handels, dass ferner der Umfang der Küstenschifffahrt seit dem Jahre 1866 zurückgegangen ist, dass drittens der Umfang des Eisenbahnverkehrs in Gütern allein das Zehnfache beträgt von dem Umfange der Küstenschifffahrt; und in einem frühern Abschnitte haben wir gefunden, dass in dem Hauptobjecte der Concurrenz zwischen See und Eisenbahn, in dem Kohlentransporte, die letzten Jahre für den Sieg der Eisenbahnen entscheidend gewesen sind. Alles das, obgleich im Unterschiede zur Eisenbahn die See unbeschränkte „running powers" zulässt, obgleich der Weg nichts kostet [1]).

Im Jahre 1840 besass das Vereinigte Königreich überhaupt
22,654 Seefahrzeuge mit einem Tonnengehalte von 2,768,262 Tons
im Jahre 1849:
25,902 Seefahrzeuge „ „ „ „ 3,485,958 „
im Jahre 1872:
22,554 Seefahrzeuge „ „ „ „ 5,761,608 „ [2]).

[1]) Price chairman Midland, Evid. 1872, qu. 4059—4060.
[2]) Statist. Abstracts 1840—54, 1858—1872.

Für die Küstenschifffahrt allein dienten davon

im Jahre	1849[1]):	9610	Fahrzeuge mit	719,815	Tons
„	„ 1872:	13477	„ „	1,002,652	„ .

Der Zuwachs der ganzen Handelsflotte ist, allein von 1849 bis 1872 über $2^1/_4$ Mill. Tons (bei Rückgang der Schiffzahl um 3350), der Zuwachs der Küstenfahrer in derselben Frist nur $^1/_4$ Mill. Tons. Die Concurrenz ausländischer Schiffe in der Küstenschifffahrt, welche erst seit 1854 zugelassen ist, hat an der Geringfügigkeit dieser Zunahme keinen Theil; denn in keinem Jahre beträgt sie mehr als etwa ein halb Procent, meist noch weniger. Zugleich ist hervorzuheben, dass der durchschnittliche Tonnengehalt der Küstenfahrer im Jahre 1849: 74.90 Tons, im Jahre 1872: 74.40 Tons betragen hat, also um $^1/_2$ Ton herabgegangen ist, in derselben Frist, in welcher der Tonnengehalt der ganzen Handelsflotte im Durchschnitte von 134.60 Tons im Jahre 1849 auf 255.46 Tons im Jahre 1872 (einschliesslich der Küstenfahrer) gestiegen ist. Noch im Jahre 1858 war der durchschnittliche Tonnengehalt der in diesem Jahre neu gebauten Schiffe (1000 mit zusammen 208,080 Tons) 208 Tons, im Jahre 1872 (1062 mit 474,718 Tons) 447 Tons[2]). Der Stillstand, ja Rückgang des Tonnengehaltes der Küstenfahrer ist in einer Periode, wo derselbe so enorm zugenommen hat bei den andern Schiffen, ein Zeichen dafür, dass entweder technische Gründe (nautische und ähnliche Verhältnisse) oder ökonomische Gründe verhindert haben, derselben Zweckmässigkeit zu folgen, deren sich die sonstige Seeschifffahrt bedient hat. Wenn auch, gleichzeitig mit der grossen Handelsflotte, die Zahl der Dampfschiffe für den

[1]) Das erste Jahr, für welches diese Angabe vorhanden ist.

[2]) Dieser Anwachs ist hauptsächlich oder allein die Folge davon, dass der Bau von Segelschiffen reissend abnimmt und der Bau von Dampfern zunimmt und diese Dampfer immer grösser werden. 1868: 878 Segelschiffe mit 290,477 Tons, dagegen 1872: 427 mit 58,757 Tons. Aber Dampfer 1868: 232 mit 79,096 Tons, dagegen 1872: 635 mit 415961 Tons, d. h. 1868 durchnittlich 341 Tons,
1872 „ 655 „ .

Küstenverkehr sich vermehrt hat [1]), so dass gegenwärtig etwa ein Fünftel des Tonnengehaltes in Dampfschiffen für die Küstenfahrt besteht (1872: 208,490 Tons), so zeigt sich doch gerade, abzüglich von diesem Fünftel, der übrige Bestand der Küstenfahrer als in seinem Tonnengehalte verkümmert. Während nämlich im Jahre 1849 der Durchschnittstonnengehalt der Segelschiffe für die Küstenschifffahrt 71.60 Tons war, im Jahre 1858: 76.42 Tons, betrug derselbe im Jahre 1872 nur 64.09 Tons [2]). Der Schluss ist hiernach wohl gestattet, dass in dem gedachten Zeitraum, namentlich von 1858—1872, die Küstenschifffahrt relativ verkümmert ist. Welche verschiedenen Umstände alle hier mitgewirkt haben, das zu untersuchen ist nicht meine Aufgabe an diesem Orte; für uns kommt es nur darauf an, ob die Eisenbahnen dazu mitgewirkt haben, und ich glaube den Nachweis führen zu können, dass sie es gethan. Es wird dies möglich durch eine nähere Betrachtung des Kohlentransportes, welchen wir bei früherer Gelegenheit schon ins Auge gefasst haben.

Im Jahre 1831 betrug die Zufuhr von Kohlen im Hafen von London durch Küstenfahrzeuge, in 7006 Schiffen, 2,053,673 Tons; im Jahre 1836 war dieselbe, in 8162 Schiffen, 2,398,352 Tons [3]). 1870 aber betrug sie 2,993,710 Tons und erreichte in diesem Jahre ihr Maximum; in den folgenden Jahren

1871:	2,762,712 Tons	hiervon ziemlich stetig $1^1/_2$ Mill. Tons von Newcastle.
1872:	2,548,918 „	
1873:	2,665,680 „ [4])	

[1]) 1858: 372 mit 90,739 Tons,
1872: 1237 „ 208 490 „
Dagegen die ganze Handelsflotte 1858: 862 mit 369.204 Tons,
1872: 2845 „ 1,515,704 „ .

[2]) Es waren überhaupt:

Jahr	Segelschiffe	Tons
1849:	9298	665,726
1858:	10,313	788.113
1872:	12,240	794,162.

[3]) Porter, Progress of the Nation, sect. III. ch. VI. p. 78.

[4]) Vgl. Misc. Statistics of the United Kingdom Part. VIII. 1872,

Zu gleicher Zeit weist die Zufuhr von Kohlen nach London auf den Eisenbahnen folgende Daten auf:

1868:	2,979,333	Tons
1869:	3,341,586	„
1870:	3,758,090	„
1871:	4,449,141	„
1872:	5,007,504	„
1873:	5,158,668	„

Zu letzterer Zufuhr trugen im Jahre 1873 bei

Midland	$1^2/_3$	Mill.
London and North Western	1	„
Great Northern	1	„
Great Western	$^2/_3$	„
Great Eastern	$^2/_3$	„

Auf einem Canal kamen überhaupt nur 11,195 Tons (Grand Junction) an.

Die obigen Zahlen beweisen erstens, dass in dem Zeitalter, in welchem der englische Handel und die englische Industrie den grössten Aufschwung genommen, die englische Küstenschifffahrt in ihrem Hauptgegenstand und Hauptziele nahezu stehen geblieben, seit einigen Jahren sogar zurückgegangen ist. In demselben Zeitraum ist der Werth der britischen Ausfuhr auf das fünffache gestiegen (1836: 53 Mill.; 1872: 256 Mill.), die Masse der Kohlenausfuhr (nach dem Auslande) auf das fünfzehnfache (1836: 916,868 Tons; 1872: 13,198,494 Tons). Jene Zahlen beweisen zweitens, dass es den fünf aus dem Norden nach London führenden Eisenbahnen gelungen ist, im Kampfe mit der Seezufuhr zwei Drittel der ganzen Londoner Zufuhr an sich zu reissen oder das Doppelte von dem Quantum heranzubringen, welches zur See herankommt, Die Midland allein brachte im Jahre 1873: 1,655,962 Tons. wogegen der alte Kohlenhafen Newcastle am Tyne nur 1,439,820 Tons nach London sandte. Fast der ganze Zuwachs der Lon-

p. 421. Report from Sel. Committee House of Commons 1873, p. XXI. Commercial History and Review of 1873, Supplement to the Economist, 1874, p. 32.

doner Kohlenzufuhr, welchen im Laufe von vierzig Jahren der Mehrbedarf Londons für Consum, Industrie, Export[1]) verlangt hat, wird heute durch die Eisenbahnen gedeckt, welche in derselben Zeit sich entwickelt haben wie dieser Mehrbedarf.

Ist hiermit ein Beweis geliefert — ich fühle sehr wohl, dass derselbe eingehender und umfassender geführt werden könnte — dass in der thatsächlich vorhandenen Concurrenz der See mit den Eisenbahnen die letzteren sich als die stärkeren erwiesen haben, und lässt sich hieraus folgern, dass diese Uebermacht sich fortschreitend wirksam erweisen und die Concurrenz der Küstenschifffahrt erdrücken wird, weil ein Stillstand in dem Kampfe solcher Kräfte weder nach der Erfahrung noch aus dem Wesen der Sache anzunehmen ist: so bleibt immer noch die Thatsache bestehen, dass die See als die „wohlfeilste Strasse" die Frachtsätze der Eisenbahnen in Schach hält. Indessen selbst hier sind noch Einschränkungen zu machen: erstens der Besitz von Häfen und Docks, zweitens Ueberfahrtsstellen, wo das Meer den Charakter eines Stromes hat, und der eigne Besitz von Dampfern in grossem Maassstabe, drittens die Entwicklung der Schifffahrt in der gleichen Richtung auf grosse Dampfschifffahrtsgesellschaften und die Allianz mit diesen. Auch der Bericht des vereinigten Parlamentsausschusses vom Jahre 1872 erkennt Folgendes an[2]): „Zwar ist es selten, dass eine Eisenbahngesellschaft alle Docks und sonstigen Veranstaltungen für den Verkehr in irgend einem Hafen erwerben kann ausser in solchen Fällen wie Folkestone, Hartlepool, Fleetwood oder Barrow, wo sie selber, zum Vortheile des Publicums, den Hafen hergestellt und seinen Verkehr entwickelt hat; und selbst wenn sie es könnte,

[1]) Im Jahre 1872 wurde nach dem Report from the Coal Committee 1873, p. VII, die ganze Zufuhr in folgender Weise verwendet:

wieder exportirt	$1^2/_3$	Mill. Tons
Industrie (einschliesslich Gas- und Wasserwerke)	$3^1/_3$	„ „
Haushalt, Eisenbahnen und Dampfschiffe	$2^1/_2$	„ „
	$7^1/_2$	Mill. Tons.

[2]) Report from Joint Select Committee 1872, p. XIX.

gibt es doch wenige Häfen, welche nicht concurrirende Häfen nebenan haben. Es ist indessen möglich, dass eine Eisenbahngesellschaft dadurch, dass sie sowohl einen Hafen als auch die dahin führenden Eisenbahnen erwirbt, die Herrschaft über eine ganze Gattung des Verkehrs zur See wie zu Lande erringt. So ist es zum Beispiel möglich, dass, wenn eine grosse Verschmelzung stattfände zwischen der North Eastern, der Great Northern und der Midland, eine solche vereinte Gesellschaft den alleinigen Besitz der Ströme Tyne (Newcastle!), Wear und Tees erlangte, sowie jetzt bereits die North Eastern Hartlepool besitzt; und in solchem Falle könnten sie und wahrscheinlich auch würden sie den Kohlentransport zur See nach London und anderen Häfen in England unterdrücken. Es ist daher eine Gefahr in dieser Beziehung vorhanden, welche die Aufmerksamkeit des Parlaments verdient, und welcher nicht zureichend vorgebeugt ist durch eine der Standing Orders des Unterhauses, welche bestimmt, „dass keine Eisenbahngesellschaft einen Hafen, Dampfer und dgl. erwerben soll, es sei denn, dass der Ausschuss über die Bill dem Hause berichtet, solche Einschränkung sei im gegebenen Falle nicht zu empfehlen, nebst Gründen und Thatsachen für diese Empfehlung.“

Diese Worte sind eine nicht geringe Bestätigung dafür, dass auch die Concurrenz der See, soweit sie neben den Eisenbahnen sich bisher überhaupt hat erhalten können, in ihrem Reste bedroht ist: gerade die relativ mässigen Worte des Ausschussberichtes schliessen eine desto ernstere Mahnung ein. Wir haben es in diesem Falle noch nicht mit hinreichenden Thatsachen zu thun, und daher können nur Andeutungen, nicht Schlussfolgerungen gewagt werden: aber eine Thatsache sehr bemerkenswerther Art ist es doch schon, dass gegenwärtig über einen Hafen wie Hartlepool, den dritten in der Rangordnung der Kohlenausfuhrhäfen der Ostküste, die North Eastern, eine der am unbeschränktesten ihren eignen District beherrschenden Bahngesellschaften, absolute Gewalt hat. Ja, noch bemerkenswerther ist die Thatsache, dass in den letzten Jahren gerade die Kohlenausfuhr dieses Hafens nach

London am meisten verkümmert ist. Während Newcastle sich ungefähr auf der Höhe behauptet hat, in naher Annäherung an $1^1/_2$ Mill. Tons jährlich[1]), ist Hartlepool, nächst Sunderland, das ebenfalls nur mässig zurückgegangen[2]), der grösste Exporthafen nach Newcastle, in folgender Weise gesunken:

1868:	400,845 Tons
1869:	394,484 „
1870:	409,754 „
1873:	238,348 „

Der Rückgang von 1870 auf 1873 ist fast ein Sinken auf die Hälfte. Der von dem Ausschussberichte angenommene Fall einer grössern Verschmelzung schon vorhandener grosser Gesellschaften ist eine Aussicht, welche beständig als Wahrscheinlichkeit ins Auge gefasst wird und gefasst werden muss. Einen ähnlichen Erfolg aber könnte, wie wir das aus früheren Betrachtungen wissen, eine blosse Uebereinkunft mehrerer grosser Gesellschaften erzielen, ohne dass sie förmlich in Eins verschmolzen zu werden brauchten. Man sieht, es ist am Ende Alles eine Frage der Ausdehnung der vorhandenen Macht, und diese Ausdehnung wiederum ist nur eine Frage der Zeit.

Wie unentschlossen sich das Parlament zu dieser Entwicklung verhält, zeigt sich an dem Wortlaute der angeführten Standing Order — wie an so vielem Andern —: es soll laut Parlamentsbeschlusses der Erwerb von Häfen, Docks, Dampfschiffen durch Eisenbahngesellschaften principiell nicht zugelassen werden; aber unmittelbar daran ist die Modification

[1]) 1868: 1,471,360 Tons
1869: 1,451,314 „
1870: 1,507,078 „
1873: 1,439,820 „

[2]) 1868: 781,081 Tons
1869: 756,500 „
1870: 769,243 „
1873: 627,958 „.

Die Daten sind immer aus den mehrfach angeführten Quellen genommen, welche ihrerseits die originellen amtlichen Angaben (Mining Record office, Registrar of the London Coal Market) gesammelt haben.

geknüpft, es soll geschehen dürfen, wenn der Ausschuss über die einzelne Vorlage es mit Angabe von Gründen in seinem Berichte an das Haus befürwortet; das heisst praktisch, es soll gestattet sein, so oft es dem einzelnen Ausschusse beliebt. In der That ist ja heute, nachdem die Dinge so weit gediehen sind, kaum zu erwarten, dass auch eine ängstlichere Handhabung der formellen Vollmachten des Parlamentes dem grossen Streben der grossen Gesellschaften auf Machterweiterung und Herrschaft ein ernstes Hinderniss in den Weg zu legen im Stande sein sollte. Die Form wird dann alsbald gefunden, so, wie das Parlament sie wünscht, und die Sache wird doch gethan, wie die Eisenbahngesellschaften sie wollen. Keine staatliche Obrigkeit, kein Parlament kann hindern, dass Actiengesellschaften für den Bau von Docks oder für den Dampfschifffahrtsbetrieb in Abhängigkeit von Eisenbahngesellschaften fallen oder in solcher Abhängigkeit gleich ins Leben treten, als deren Geschöpfe.

Ein zweiter Punct wird von dem Ausschussberichte zugestanden. „Es gibt eine Form, in welcher die Eisenbahngesellschaften bis zu einer gewissen Ausdehnung ein Monopol im Seeverkehre erlangen, nämlich da, wo die See die Natur einer Ueberfahrtsstelle eines Stromes hat und die Gesellschaften selber die Dampfschiffe besitzen, oder sich mit den Dampfergesellschaften verbünden. Solche Fälle sind die Verbindungen englischer Häfen mit Irland oder mit dem Festlande: Beispiele sind die Ueberfahrten von Dover oder Folkestone nach Boulogne, von Harwich nach Antwerpen, von Holyhead nach Kingstown, von Milford nach Waterford. In solchen Fällen haben meist die Eisenbahngesellschaften Vollmachten erhalten, Dampfer zu besitzen und fahren zu lassen in Verbindung mit ihren Eisenbahnen. Gegen diese Vollmachten haben fortwährend die unabhängigen Dampfschiffeigner Beschwerde erhoben und zu deren Begründung angeführt, der Besitz solcher Dampfer gebe den Eisenbahngesellschaften factisch ein Monopol über den Verkehr auf dem Seewege, da sie durch ihre Eisenbahneinnahmen in die Lage versetzt seien, Dampfer zu niedrigeren Sätzen fahren zu lassen, als bei welchen irgend ein gewöhnlicher Dampfschiff-

besitzer bestehen kann. Diese Anführung ist ohne Zweifel thatsächlich richtig: aber auf der andern Seite haben eben die damit eingeräumten Vortheile für das Publicum, das Ineinandergreifen, die Einheit und die grössere Wohlfeilheit dieses Betriebes, das Parlament bestimmt, die Vollmachten dafür zu gewähren, ja dem Unternehmen auch darin entgegenzukommen, dass man die für Schiffsrheder bestehende Beschränkung der Haftbarkeit für Schaden durch besonderes Gesetz [1]) auf selbiges übertragen hat, wie es denn andererseits die Bahngesellschaften verpflichtet [2]), auf ihren Dampfern Passagiere, welche sich nicht ihrer Eisenbahn bedienen, zu eben so niedrigen Sätzen zu befördern wie andere Passagiere" [3]).

Dieser zweite Punct, welcher auf Thatsachen hindeutet, die sich unter besonderer Gunst der geographischen Verhältnisse schon entwickelt haben, ist eine Specialisirung, aber wegen der bereits seit Jahren deutlich hervorgetretenen fertigen Thatsachen zugleich eine Verschärfung des ersten Momentes. Und es ist immer der gleiche Zug der ökonomischen Consequenz. Die Centralisation, die Einheit, das Ineinandergreifen der verschiedenen Glieder der Transportmittel und Strassen drängen aus innerer Nothwendigkeit den Eisenbahngesellschaften nach dem Maasse ihrer Entwickelung dieses fortschreitende System neuer Gebietserweiterungen für ihre Herrschaft auf. Wohl ist mit dieser wachsenden Grösse, wie wir noch sehen werden, ein Element der Herrschsucht verbunden, das deutlich auf eine Analogie zu andern grossen Mächten hinweist; aber die ökonomische Consequenz ist das auf die Dauer Zugrundeliegende und Entscheidende. Denn zwar kann ein Trieb der Herrschsucht im Einzelnen zu ökonomischen Fehlgriffen führen oder doch zu übereilter Machterweiterung, welche wirthschaftliche Verluste zur Folge hat; aber niemals kann ein auf Erwerb angelegtes Unter-

[1]) 31 and 32 Vict. (1868) cap. 119 s. 14. 34 and 35 Vict. (1871) cap. 78 s. 12.

[2]) 31 and 32 Vict. cap. 119 s. 16.

[3]) Report p. XX.

nehmen ohne Gefahr der Vernichtung die Erzielung des Gewinnes ausser Augen setzen, es sei denn in der Weise eines zeitweiligen Verlustes für dauernden Gewinn. Namentlich aber zeigt die Erfahrung in allen solchen Fällen, dass Machterweiterung und ökonomische Zweckmässigkeit beide auf das gleiche Ziel gerichtet sind: Beherrschung des Verkehrs durch einheitliche und ausschliessliche Befriedigung seiner Bedürfnisse. Unten werden wir zu erörtern haben, inwieweit die ökonomische Consequenz sich in gleichem Maasse dem Unternehmen und dem Verkehre fruchtbringend erweist, in wie weit, um an den oben erwähnten Fall anzuknüpfen, die gegenwärtige Thatsache einer Erniedrigung der Dampferpreise unter die Sätze der unabhängigen Dampfschiffunternehmer als eine vorübergehende Manipulation zur Vernichtung dieser Concurrenten oder als eine dauernde Wohlthat für den Verkehr anzusehen ist. Aber so viel scheint klar, dass die grossen Eisenbahngesellschaften nicht bloss im Stande sind, zeitweilig zu niedrigeren Sätzen zu fahren, weil ihnen der Eisenbahnverkehr die Haupteinnahmequelle ist, sondern auch, dass in dieser Vereinigung ein dauernder Fortschritt für die zweckmässigste Einrichtung der Communication gegeben ist. Und dieser mächtigen Tendenz muss alles dienen, selbst das, was gegen sie gerichtet ist. Jenes Gesetz von 1868, welches bestimmt, dass Jeder, der sich lediglich des Dampfers der Eisenbahngesellschaft bedient, ebenso niedrige Fahrsätze zahlen soll wie derjenige, welcher auch auf der Eisenbahn gefahren ist oder fahren will, soll an sich dem Publicum die Wohlthat der niedrigen Schifffahrtssätze ohne Ausnahme zuwenden. Aber gerade dadurch drückt das Gesetz nach seinem Theile auf die Beseitigung concurrirender Dampfschiffe, weil dann der ganze Personenverkehr ihnen genommen wird.

Mit diesem Puncte sind weitere Perspectiven verknüpft, einmal die Gestaltung der ganzen Rhederei für den grossen Seeverkehr in der Richtung, wie sie von den Eisenbahngesellschaften praktisch vorgezeichnet ist; dann die Verbündung der neuen Grossmächte mit den schon vorhandenen.

Schon im Vorangegangenen haben wir gefunden, dass der Tonnengehalt der englischen Handelsflotte in einem beständigen Wachsthum während der letzten Jahrzehnte gewesen ist und dass hiermit die Zunahme der Dampfschiffe enge verknüpft war. Die Entwicklung war folgende [1]):

Das Vereinigte Königreich besass an Handelsschiffen:

Jahr	Segelschiffe			Dampfschiffe			Ueberhaupt		
	Zahl	Tonnengehalt	Durchschnitt	Zahl	Tonnengehalt	Durchschnitt	Zahl	Tonnengehalt	Durchschnitt
1840	21,883	2,680,334	122	771	87,928	114	22,654	2,768,262	122
1850	24,797	3,396,659	137	1187	168,474	142	25,984	3,565,133	137
1860	19,090	3,852,245	202	929	399,494	430	20,019	4,251,739	212
1865	20,207	4,706,752	233	1419	701,699	494	21,626	5,408,451	250
1870	19,940	4,519,141	227	2240	1,039,969	464	22,180	5,559,110	251
1872	19,709	4,245,904	215	2845	1,515 704	533	22,554	5,761,608	255.

Hiernach ist der Gesammtdurchschnitt des Tonnengehaltes stetig fortgeschritten: von 122 Tons im Jahre 1840 auf 255 Tons im Jahre 1872; hieran ist zunächst betheiligt der Fortschritt im Tonnengehalte der Segelschiffe; aber dieser ist nur bis zum Jahre 1865 gestiegen, hat um diese Zeit seinen Gipfel erreicht und ist seitdem zurückgegangen. In weit grösserem Umfange ist der Tonnengehalt der Dampfschiffe gewachsen; während die Segelschiffe nämlich nur von 122 Tons auf 215 Tons stiegen, sind die Dampfer von 114 Tons auf 533 Tons hinaufgegangen; und zwar fällt dies Wachsthum namentlich in die Zeit von 1850 ab; das Steigen des Tonnengehaltes war bei den Dampfern während 1865—70 rückgängig (494 auf 464 Tons), hob sich aber sehr schnell zu der bisher nicht erreichten Höhe von 533 Tons im Jahre 1872. Zu gleicher Zeit ist der Antheil von Dampfern an der Gesammtmasse der Handelsschiffe ununterbrochen grösser geworden:

im Jahre	1840	3 %
	1850	5 „

[1]) Statist. Abstracts 1840—54, 1858—72.

im Jahre	1860	9 %
	1865	13 „
	1870	18 „
	1872	26 „

Deutlicher noch sind die Ergebnisse der Daten des englischen Schiffbaues;

Jahr	Segelschiffe			Dampfschiffe		
	Zahl	Tonnengehalt	Durchschnitt	Zahl	Tonnengehalt	Durchschnitt
1840	1296	201,111	155	74	10,178	137
1850	621	119,111	192	68	14,584	214
1860	818	158,172	193	198	53,796	272
1865	922	235,555	255	382	179,649	444
1870	609	136,286	224	434	226,591	522
1872	427	58,757	138	635	415,961	655

Diese Tabelle zeigt, dass der Bau von Segelschiffen 1870[1]) durch den Bau von Dampfern überflügelt und dieses Verhältniss seitdem mit reissender Schnelligkeit nach beiden Seiten hin verschärft worden ist. Im Jahre 1872 war der Bau von Segelschiffen in England so tief herabgesunken wie niemals seit 1840 (der tiefste Stand war 1843 mit 76,968 Tons). Noch 1868 erreichte er 290,477 Tons, und dieses war das höchste Maass, das überhaupt erreicht worden ist; es scheint, dass seit der Wende von den sechziger zu den siebziger Jahren die Krisis über den Segelschiffbau durch den gleichzeitigen grossartigen Aufschwung des Dampfschiffbaues hereingebrochen ist. Aber bemerkenswerth ist auch die Entwicklung des Tonnengehaltes; auch hiefür tritt dieselbe an dem Umfange des jährlichen Schiffbaues deutlicher hervor als an der Masse der in jedem Jahr vorhandenen Schiffe überhaupt. Im Tonnengehalte der Segelschiffe offenbart sich ein Fortschritt von 1840 bis 1865 (155 auf 255); seitdem ein Rückgang mit überraschender

[1]) Die Uebersicht der einzelnen Jahre 1866—69 zeigt, dass in diesen noch die Segelschiffe überwogen.

Schnelligkeit, welcher zusammenfällt mit dem grossen Rückgange des gesammten Segelschiffbaues. Eine sehr merkwürdige Erscheinung, wie die Segelschiffe nach ihrem Theile sich des Princips der Concentration bemächtigt haben und anscheinend erfolgreich ein Menschenalter lang dabei fortgeschritten, dann aber mit einem Male jählings durch die intensivere Macht der Dampfschiffe geschlagen worden sind. Es ist nicht etwa eine gewagte Interpretation weniger Zahlen, welche mich zu solcher Folgerung führt, sondern den Zahlen zur Seite stehen sachkundige Zeugnisse wie das folgende, welches ich der „Handelsgeschichte des Jahres 1873", die der ‚Economist' jährlich veröffentlicht, entnehme. Dort heisst es [1]) nach einem Handelsberichte über den Schiffbau am Mersey im Jahre 1873: „es ist eine merkwürdige Thatsache, dass aus mannigfaltigen Gründen hölzerne Schiffe (home-built wooden ships) lange schon aufgehört haben, als marktgängiger Artikel notirt zu werden (long ceased to be quoted as marketable property)." Auch die neueste Kohlentheuerung hat nur einige Anregung für die eisernen Segelschiffe (iron sailing vessels) gegeben. Jene dürftige Ziffer für 1872 lässt, zusammengehalten mit dem geringen Durchschnittstonnengehalte, darauf schliessen, dass ein überwiegender Theil kleiner Küstenfahrer in der ganzen Zahl enthalten war.

Welchen Gegensatz hierzu bildet der Fortschritt von Dampfschiffen (deren theilweise Bestimmung für andere Länder nur um so mehr für unseren Zweck beweist)! Das Quantum des jährlich Gebauten steigt sehr mässig von 1840 bis 1850, hebt sich auch zwischen 1850 und 1860 nicht bedeutend; aber seitdem wird von Jahr zu Jahr das Tempo schneller, und zuletzt wird fast das Doppelte im Jahre 1872 von dem nur zwei Jahre zuvor Gebauten erreicht. Aehnlich der Tonnengehalt. Derselbe ist fortschreitend seit 1840 gestiegen, von 137 auf 655 im Jahre 1872; am schnellsten in den allerletzten Jahren; noch 1868 war er 272. Und das

[1]) Commercial History and Review of 1873, Suppl. to Economist March 14, 1874, p. 34.

Jahr 1873 hat abermals einen Schritt weiter in dieser Entwickelung gethan. Der Hauptsitz des Baues der grossen Dampfschiffe ist der Clyde (Glasgow). Hier wurden gebaut[1]:

	Schiffe.	Tons.	Durchschnitt.
im Jahre 1870:	234	189,800	811,
„ „ 1871:	231	196,200	850,
„ „ 1872:	227	224,000	987,
„ „ 1873:	194	261,500	1348.

Der angeführte Jahresbericht bemerkt zu dieser Steigerung des durchschnittlichen Tonnengehaltes von 811 auf 1348 Tons bloss in den 4 Jahren 1870—1873: „Das bezeichnet eine so radicale Umwälzung in den mechanischen Künsten, wie nur verhältnissmässig wenige Menschen sie selbst noch bei Beginn der kurzen Periode haben erwarten können“. Es wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nicht ein einziges Kriegsschiff auf dem Clyde im Jahre 1873 vom Stapel gelassen wurde, auch nicht 1872; nur im Jahre 1871 steckten in der Zahl jenes Jahres 6 Kriegsdampfer. Schraubendampfer allein waren in der Zahl von 1873: 125 mit 218,000 Tons, d. h. 1744 Tons im Durchschnitt. Die Hauptauftraggeber für die grossen Dampfer aber waren die grossen Schifffahrts-Actiengesellschaften. So erhielt allein die Pacific Steam-Navigation Company von den im Jahre 1873 gebauten Schiffen

[1]) Commercial History of 1873, p. 34.

[2]) Der Jahresbericht über den Schiffbau am Clyde, welchem ich die obigen Daten entnehme, äussert sich zugleich in sehr bemerkenswerther Weise über diese Erfolge des Schiffbaues gegenüber den dunkeln Prophezeiungen, welche man vor einigen Jahren an die Bewegung um Abkürzung der Arbeitszeit knüpfte. Die ersten Worte des Berichtes lauten: When the movement for reducing the hours of labour in the engineering and shipbuilding trades was in progress a couple of years ago, followed or attended, as it was, with an advance of wages, there were many persons who, like „birds of ill-omen“, prognosticated a sudden collapse in the great shipbuilding industry of the Clyde; but, strange to say, notwithstanding, the past year, 1873, has been the most extraordinary one that has ever been experienced in the whole history of that industry, and has most completely falsified all the evil prognostications.

neun, mit zusammen 28,895 Tons, durchschnittlich 3210 Tons, darunter eins von 4820 Tons. Niemals hat eine Gesellschaft in einem einzigen Jahre eine solche Masse neuen Tonnengehalts erworben. Dann der Norddeutsche Lloyd erhielt sechs Schraubendampfer mit zusammen 18,200 Tons; die Peninsular and Oriental Company fünf Dampfer mit 13,325 Tons [1]).

Zahlreiche der neuen grossen Dampfschiffe sind für die Fahrt durch den Suez-Canal gebaut worden. Nach den officiellen Angaben gingen durch diesen Canal

1870:	486	Schiffe	mit	439,911 Tons,
1871:	765	„	„	761,467 „
1872:	1085	„	„	1,459,209 „
1873 bis 1. Dec.:	1082	„	„	1,900,000 „.

Eine bedeutende Zunahme, in welcher sich ebenfalls die Grösse des Tonnengehaltes und die Steigerung des grossen Tonnengehaltes für jedes Schiff im Durchschnitte zeigen:

1870:	905 Tons,
1871:	995 „
1872:	1345 „
1873:	1756 „.

Der Suez-Canal selber aber ist ein mächtiges Element für die Concentration des Capitals in der Schifffahrt, da er grosse Dampfschiffe voraussetzt, wenn anders man sich der Abkürzung des Seeweges bedienen will. So drängt jede Verbesserung der neuzeitigen Production wie ein Verhängniss auf die Anhäufung grosser Capitalmassen zur Ausbeutung der wirthschaftlichen Zweckmässigkeit hin.

[1]) Newmarch schrieb im Jahre 1857: „es ist wahrscheinlich, dass in wenigen Jahren die Ladungsfähigkeit und Schnelligkeit der für die grossen Weltmeere bestimmten Schiffe die Erfolge von 1856 ebensoweit übertreffen werden, wie durch die von 1856 die von 1840 übertroffen worden sind". (Tooke-Newmarch, Gesch. d. Preise, übers. v. Asher, Bd. II, S. 438.) Der Uebersetzer bemerkt dazu zweifelnd, es sei dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Das ist nun freilich nicht geschehen; aber in der Zwischenzeit haben doch die Thatsachen Newmarch vollauf Recht gegeben, wenigstens was die Ladungsfähigkeit der Schiffe anlangt.

Das, was ich hier für den grossen Seeverkehr auf dem Weltmeere hervorgehoben habe, — Thatsachen, an welche weiterhin zu erinnern sein wird, — gilt auch für denjenigen Seeverkehr, welcher in irgend einer Weise, als Küstenfahrt, Ueberfahrt u. dgl., mit den Eisenbahnen concurrirt. Je mehr die Capitalconcentration in der Schifffahrt sich entwickelt, um so mehr fällt sie in die Hände grosser Capitalgesellschaften, gleich den Eisenbahngesellschaften.

Das ganze Ergebniss ist: das Meer, welches, von vornherein betrachtet, als der sicherste Verlass unabhängiger Mitwerbung gegen die Eisenbahngesellschaften in einem Insellande, wie Grossbritannien ist, erscheinen mag, ist ebenfalls zu einem gewissen Theile unterworfen worden von dieser wirthschaftlichen Macht, und die Anzeichen deuten auf eine vollständigere Unterwerfung.

ββ. Indem wir jetzt die Möglichkeit einer Concurrenz durch die Canäle erörtern, treten wir auf einen Boden, der uns durch die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung gar wohl bekannt ist. Seit einem Menschenalter hat man in England öffentlich darauf hingewiesen, dass diese Concurrenz der Macht der Eisenbahngesellschaften weiche. Und hier ist physische Macht mit wirthschaftlicher Macht Hand in Hand gegangen, um den Sieg der Eisenbahngesellschaften zu entscheiden. Einmal hat sich in ungleich höherem Maasse als gegen die Seefahrt, der Vorzug der Eisenbahnen gegen die Canäle, aus den mechanischen Verhältnissen der Fortbewegung auf beiden, herausgestellt, verstärkt durch den Umstand, dass die Wasserstrassen des Binnenlandes kostbarer Herstellung und Unterhaltung bedürfen: zweitens hat mitgewirkt, dass die künstlichen Wasserstrassen Englands von Capitalgesellschaften gebaut und unterhalten worden sind, so dass es sich hier um den Kampf des concentrirteren Capitals gegen das kleinere Capital obenein handelte. Nur die einzelnen Ströme (Themse, Weaver, Severn etc.) befinden sich in quasi-öffentlichen Händen (public trusts), welche für ihre Erhaltung sorgen; aber auch bei diesen wirkt der Kampf der natür-

lichen Umstände jeder der beiden Strassen, wie wir sehen werden, nicht allein mit.

Diese beiden Fragen sind die entscheidenden: erstens, inwieweit haben die Canäle und andere Binnengewässer aus ihren natürlichen Verhältnissen mit den Eisenbahnen concurriren können? zweitens, in wieweit hat die Capitalkraft der Eisenbahngesellschaften die Concurrenz derselben unterdrückt?

Die erstere Frage zunächst lässt sich nicht mit einem unbedingten Spruche zu Ungunsten der Canäle abthun. Indessen vergegenwärtigen wir uns die grossartige Zweckmässigkeit, mit welcher die Leistungen der Eisenbahnen für den heutigen englischen Verkehr sorgen, gedenken wir — um des Personenverkehrs gar nicht zu erwähnen — der wunderbaren Promptheit, mit welcher der Güterverkehr vom Norden nach dem Süden in der Frist einer einzigen Nacht täglich bedient wird, mit welcher selbst die 5 Mill. Tons Kohlen aus den fernen Grubenrevieren, in Concurrenz mit der See, nach London gebracht werden: so ergibt sich von vornherein, was die Canäle zu leisten physisch unvermögend sind[1]). Aber während sie so neben dem grossen Güterverkehr zurückstehen, gibt es einzelne umschränkte, bedingte Verhältnisse, in denen sie bis zu dieser Stunde sich lebensfähig beweisen.

Solche Bedingungen sind: kurze Strecken zwischen günstigen Endpuncten[2]), massige Güter, zerbrechliche Beschaffenheit der Waaren[3]).

Schon im Jahre 1853 wurde von dem Vertreter eines Canalfrachtfuhrgeschäfts in Manchester vor dem damaligen

[1]) Dies bestätigt ein Zeugniss des mit der Leitung von Canälen betrauten Ingenieurs Lloyd vor dem Ausschusse 1872, qu. 5065: the power of a canal to compete with a railway is limited by distance; there is no question about it.

[2]) Lloyd a. a. O. where a canal can offer greater terminal facilities than the railway and the distance is not very great, say up to about 60 miles, the canal can successfully compete.

[3]) Report Joint Committee 1872, p. XXI.

Unterhaus-Ausschusse hervorgehoben [1]): sie könnten mit den Eisenbahnen auf dem Canale zwischen Manchester und Liverpool sehr wohl concurriren, aber nicht für weitere Strecken, wie die von London nach Manchester, weil die Canäle nicht gemacht wurden im Hinblick auf den gegenwärtigen Verkehr [2]). Zugleich hob dieser Zeuge hervor, dass sehr viel auf die Beschaffenheit der Canäle ankomme: die meisten englischen Canäle seien für den gegenwärtigen Verkehr zu flach und zu schmal angelegt, machten zu weite Umwege, was ihre Unfähigkeit für die Concurrenz mit den Eisenbahnen auf weite Strecken vermehre. Vertreter der Canalgesellschaften selber sahen ihre Befähigung zur Concurrenz günstiger an und meinten, nur in der Capitalübermacht der Eisenbahnen den Grund des Unterliegens suchen zu dürfen [3]). Aber solche Behauptungen werden regelmässig aus dem Erfahrungskreise von solchen Canälen gemacht, welche jene ausnahmsweise günstigen Naturbedingungen für die selbständige Concurrenz besitzen: so von dem Vertreter des Bridgewater Canal, welcher Liverpool mit Manchester verbindet, so von dem Vertreter des Aire and Calder Canal im Süden von Birmingham [4]). Noch im Jahre 1872 behauptet der Director dieses Canals, zugleich Vorsitzender der Canal-Association von Grossbritannien, sein Canal concurrire wirksam mit den Eisenbahnen des Districts, in Folge günstiger Verbindung mit den Strömen Humber und Ouse: „wir haben Communication mit der ganzen Ost- und Südküste, und jeder Winkel des Wasserweges, welcher noch unabhängig ist von den Eisenbahngesellschaften, ist unserm Verkehr offen; wir senden Kohlen bis Poole in Dorsetshire und empfangen dafür Getreide von der ganzen Ost- und Südküste [5])“. Dies wird von dem Ingenieur

1) J. S. Pixton qu. 386—387.

2) Canals were not made to suit the present time; they were made for bygone times.

3) Evid. 1853. Durell, Oxford Canal. qu. 2859—61. Mellish, Bridgewater Canal, qu. 642—696.

4) Royal Commission 1865. Evid. T. Wilson qu. 9931—9947.

5) Wilson, Evid. Joint Committee 1872 qu. 2620. Vgl. Williams, Engineer of the Severn Commissioners, ibid. qu. 3598.

desselben Canals bestätigt [1]) und der Verkehr des Canals nebst seinen angrenzenden Branchen auf 2,800,000 Tons im Jahre angegeben. Aber der gegenwärtige Reinertrag ist nicht mehr als £ 40,000 auf ein Capital von $1^1/_2$ Mill., d. h. $2^2/_3$ Procent [2]). Zugleich hat diese Canalgesellschaft sich angelegen sein lassen, Verbesserungen des Canals, sowie der Beförderung darauf, vorzunehmen; sie hat stehende Dampfmaschinen eingeführt, die Kosten der Fortbewegung von $8^1/_2$ auf $2^1/_2$ d. allmählig per ton reducirt; sie hat, gleich anderen Canalgesellschaften, zur Behauptung der Concurrenz die Beförderung auf dem Canale, wenn auch ohne Ausschliessung anderer Frachtführer, in die Hand genommen.

Ein Beispiel des Versuches, in grösserem Umfange die Concurrenz gegen die Eisenbahnen zu behaupten, bietet der grösste Canal Englands, der Grand Junction. Dieser, jetzt 135 miles lang [3]), wurde von seiner Verwaltung ausersehen, wie er der grösste unter den Canälen war, so auch an der Spitze und im Verein mit denselben den Widerstand gegen die Eisenbahnen zu behaupten [4]). Im Jahre 1848, als sich bereits die grossen Frachtführer von den Canälen zurückgezogen hatten, namentlich für die Hauptverkehrsstrassen, wie von London nach Manchester, fasste die Grand Junction-Verwaltung den Entschluss, das Fuhrgeschäft auf ihrem Canale selbst in die Hand zu nehmen: sie trat in Verhandlungen zu anderen unabhängigen Canälen mit der Aufforderung, ein gemeinsames Canalfuhrgeschäft einzurichten. Alle aber weigerten sich, dem beizutreten; darauf that es die Grand Junction auf eigene Hand und schloss Verträge mit benachbarten Canälen über die ihr zu berechnenden Canalzölle, um bis Birmingham, bis Manchester, bis Derby und Nottingham, im Durchgangsverkehr gelangen zu können. Das Resultat war,

[1]) Bartholomew qu. 5786—92.

[2]) Der höchste Ertrag war £ 70,000 = $4^2/_3$ Procent.

[3]) Im Jahre 1853 nur 101 miles lang.

[4]) Vgl. Evid. Select Committee 1853 Geo. Mellish, Director Grand Junction Canal Company, qu. 1537—1634. Return from all Inland Navigation, Appendix to Repórt 1872, p. 994.

dass der Grand Junction mit beständig herabgehenden Sätzen, wie schon vor dieser neuen Einrichtung, das Quantum der auf ihm beförderten Güter festhielt, ja um etwas vermehrte; doch blieb dies ganz ausser Verhältniss zu dem grossen Aufschwunge des gleichzeitigen Eisenbahnverkehrs.

Es hatte der Canal im Jahre

Länge 101 miles	1833:	708,257	Tons	befördert,
	1852:	1,144,579	„	„
	1858:	1,142,450	„	„
„ 135 „	1868:	1,404,012	„	„ ;

aber welche Opfer hatte dieser, mit der Eisenbahn verglichen, geringfügige, ja seit den letzten zwei Jahrzehnten ganz gehemmte Fortschritt des Verkehrs der Canalgesellschaft gekostet! Nicht nur, dass sie keinen Fortschritt machte dadurch, dass sie ihren Bereich erweiterte und es den Eisenbahnen durch ein eignes Frachtführergeschäft gleichzuthun sich anstrengte, so wurde der Zuwachs und seit zwei Jahrzehnten das blosse Festhalten des alten Quantums durch grosse Opfer erkauft: von 13 Procent Dividende im Jahre 1833 war der Gewinn bis 1852 auf 3 Procent herabgegangen. Der vertheilte Gewinn war:

1828:	£ 150,800,
1838:	„ 115,000,
1848:	„ 57,275,
1858:	„ 40,092,
1868:	„ 45,316.

Die Antheile des Canals, welche im Jahre 1833 auf 250 für 100 standen, waren bis 1852 auf 50 und niedriger gefallen. Das gesetzliche Maximum des Canalzolles war 2 d. per Ton per Mile, es wurde jetzt aber nur $^1/_2$ d. verlangt; ein Viertel des Verkehrs auf dem Canal war 1852 noch in den Händen von anderen Frachtführern als der Canalgesellschaft. Dennoch fasste jener Zeuge von 1853 eine noch weitere Herabsetzung des Zolles in's Auge für den Fall, dass eine Herabsetzung der Eisenbahntarife in Folge der Concurrenz der London and North Western mit der Great Western dazu zwingen sollte; ja, er wollte, um die Concurrenz der

Canäle zu retten, von Gesetzeswegen einen Druck auf die Canalsätze haben — ein Ehrgeiz zur Behauptung der vertretenen Sache, aber offenbar einer verlorenen; denn wo sollte, nachdem der Gewinn auf 3 Procent schon herabgegangen war, die Grenze sein? Wenn so die Concurrenz verstanden werden soll, dann ist sie niemals am Ende; aber das Wesen der Concurrenzfähigkeit besteht eben darin, dass der Eine mit gleich günstigem Erfolge mitwerben kann, wie der Andere, oder zum mindesten doch einem solchen, dass ein „billiger" Gewinn erzielt wird.

Doch diese ganze Erörterung ist den englischen Thatsachen gegenüber eine rein theoretische: denn da, wo nicht die Canäle in öffentlicher Hand ruhen, entscheidet gar nicht die physikalische Concurrenzfähigkeit über die wirkliche Concurrenz, sondern die andere Frage, wie sich die beiden Arten von Unternehmungen zu einander stellen. Eines der günstigsten Beispiele unter den Canälen in Folge der besonders günstigen Bedingungen seiner Lage ist der Bridgewater Canal hinsichtlich des Gewinnes, welcher fortdauernd auch ihm neben den Eisenbahnen, die Manchester mit Liverpool verbinden, zu Theil geworden ist. Von dem Herzog von Bridgewater erbaut, hat er sich im Besitze von dessen Erben bisher erhalten; und der neueste parlamentarische Ausweis über alle Canäle, welcher mit den Materialien der Untersuchung von 1872 abgedruckt ist, enthält in den Rubriken, wo nach der Entwicklung der Verkehrsmasse, der Einnahmen, Gewinne u. s. w. gefragt wird, die ablehnende Antwort: die Masse ist gross; aber man hofft, dass auf einer näheren Auskunft nicht bestanden werden wird, da der Canal einem Privatmanne gehörte. Dieser Canal hat zunächst für sich selber das Princip der Combination bethätigt, indem er die concurrirende Mersey and Irwell (river) Navigation im Jahre 1844 aufkaufte[1]), als dieser dem Bankerott nahe war, „um der Missverwaltung ein Ende zu setzen". Zum Beweise,

[1]) **Evid. Committee 1853, qu. 1638—1835. Ausführliche Mittheilungen von dem Mitverwalter des Bridgewater Canals.**

dass nur dieser gemeinnützige Zweck der Grund des Aufkaufes war, bestellte der damalige Besitzer, Lord Ellesmere, verschiedene Verwalter für jedes der beiden Gewässer und gab ihnen die Instruction, sie sollten sich ein Jeder aufs äusserste für ihr eignes Interesse anstrengen gerade so, als ob gar kein gemeinsames Interesse zwischen den beiden Besitzern vorhanden wäre [1]). Es ist dies vielleicht der beste Spott über die Concurrenz, welcher jemals in Scene gesetzt worden ist, — über die Concurrenz, welche die Eisenbahndirectoren meinen, wenn sie von „healthy competition", gesunder Concurrenz, mit Wärme reden. — Aus jener älteren Zeit sind im Jahre 1853 — man scheint damals weniger ängstlich gewesen zu sein — die Thatsachen angegeben. Diese Angaben zeigen, dass der Gesammtverkehr auf beiden Canälen war

1839: 318,894 Tons,
1846: 498,028 „
1852: 368,904 „.

Bis 1846 ein Steigen, von da ab ein Rückgang.

Was nun aber zwischen dem einen und dem anderen Canal geschah, sollte stufenweise zwischen dem Canal und den Eisenbahnen geschehen. Damals bestand noch Concurrenz zwischen diesem und den benachbarten Canälen einerseits, den Eisenbahnen andererseits [2]). Der Satz des Bridgewater Canals und der benachbarten Canäle war unter dem Drucke dieser Concurrenz auf $^1/_2$ d. per ton per mile herabgegangen. Leider fehlen die Angaben für die folgenden 20 Jahre; es ist aber längst eine vielfach bezeugte Thatsache,

[1]) qu. 1644: Were any precautions taken to prevent the public being damnified by the removal of the Competition? Yes, great precautions were taken; separate agents were appointed for the two concerns, and the general instructions that they received were that they should each exert themselves to the utmost on behalf of their separate respective interests, as if there were no common interest in the possession of the two properties.

[2]) Mitchell, Agent Bridgewater Canal, Evid. Committee 1853, qu. 642—696.

dass die fünf Strassen, welche gegenwärtig Liverpool mit Manchester verbinden, drei Eisenbahnen und jene beiden Wasserstrassen, ein Abkommen über die Sätze getroffen haben. Als sich der Vertreter Liverpool's im Jahre 1865 vor der königlichen Commission über die hohen Sätze beklagt [1]), welche die Eisenbahnen fordern, wird ihm entgegnet: es sei ja neben den Eisenbahnen eine reichliche Wassercommunication vorhanden. Darauf antwortet er: die Canalverwaltung habe den gleichen Satz, und zwar habe ihm vor Jahren der Vorsitzende der Liverpool and Manchester Bahn, als er sich an diesen um eine Herabsetzung gewandt habe, gesagt, seine Bahnverwaltung würde dazu freilich geneigt sein, aber sie sei durch ein Abkommen mit dem Bridgewater Canal gebunden. Neuerdings vollends, im Jahre 1872, war es dahin gekommen, dass nach der Mittheilung des Directors der London and North Western [2]), als der nichtbetheiligten Bahn, der Bridgewater Canal verkauft war, in Wirklichkeit an eine Eisenbahngesellschaft [3]), aber wegen der formellen Schwierigkeiten vor dem Parlamente, das gegen den Ankauf von Canälen durch Eisenbahnen Stellung genommen habe, an vorgeschobene dritte Personen.

Dieser Fall ist für dasjenige, was wir weiter zu zeigen haben, aus zwei Gründen besonders geeignet: erstens ist er ein grelles Gegenstück zu der Entstehung der Liverpool and Manchester Bahn; zweitens namentlich zeigt er, wie selbst da, wo die Umstände einem Canale besonders günstig sind — 40 miles in der Fülle des grossen Verkehrs zwischen Liverpool und Manchester — und er an sich nach der bisherigen Entwicklung lebensfähig wäre, der Canal durch die Coalition mit den concurrirenden Eisenbahnen hindurch endlich in ihr Eigenthum übergeht.

Hiermit sind die allgemeinen Merkzeichen des Concurrenz-Verhältnisses zwischen Canälen und Eisenbahnen aufgesteckt.

[1]) Evid. qu. 61—62.

[2]) Evid. Joint Committee 1872, Cawkwell qu. 6740—46.

[3]) Entweder die Great Northern oder die Lancashire and Yorkshire; die London and North Western ist die dritte in Liverpool.

Wie innerhalb derselben es sich im Einzelnen verschieden gestaltet, das müssen wir noch einen Augenblick betrachten.

England und Schottland besassen Ende 1865 [1]): 2552 miles in 109 verschiedenen Canälen und 1339 miles in 49 verbesserten Flüssen, zusammen 3891 miles. Davon befanden sich schon damals 1026 miles im vollkommenen Eigenthum von Eisenbahngesellschaften: 304½ miles gehörten der London and North Western, 177 miles der Manchester, Sheffield and Lincolnshire, 120 der Great Northern, 126 der Great Western u. a. m., überhaupt 37 Canäle. Unter den „verbesserten Strömen" ist eine Anzahl alter Trusts enthalten, welche aus älteren Zeiten als der Canalbau herrühren: so die Ouse (river) Navigation, für welche durch Royal Charter Edward's des Vierten im Jahre 1462 der Lordmayor und die Aldermen von York zu Conservatoren ernannt sind [2]); so ferner die Trust des Flusses Lee, welche durch Acte vom Jahre 1570 aus dem dreizehnten Jahre der Elisabeth constituirt ist. Darunter sind ferner neuere „Commissions": so die Commissioners für den Fluss Severn, welche im Jahre 1842 ihre erste Acte empfingen. Aber auch in Händen von Actiengesellschaften befinden sich verbesserte Ströme; so die Trent Navigation, zugelassen durch Gesetz vom Jahre 1783. Weder die einen noch die anderen, weder Trusts oder Commissions noch Actiengesellschaften, sind dem Einflusse der Eisenbahngesellschaften auf Coalition entzogen: einzelne derselben waren bereits 1865 im Eigenthum von Eisenbahngesellschaften; andere schlossen ein Abkommen, so die Severn-Commissioners im Jahre 1868 mit der Great Western, wonach die Eisenbahngesellschaft eine feste Jahresrente garantirt. Im Jahre 1865 noch begründet Allport den niedrigeren Frachtsatz zwischen Birmingham und Bristol durch die Concurrenz der „wohlfeilen Wasserstrasse" [3]), welche eben die Severn ist. Wenige Wochen darauf erklärt Grierson, der Director der

[1]) T. Wilson, Royal Commission 1865. Evid. qu. 9902—12.

[2]) Evid. Amalg. 1872, Appendix p. 1000—1008.

[3]) Royal Commiss. qu. 12395—96.

Great Western, einen niedrigen Frachtsatz für Eisen nach Gloucester und Swansea aus dem gleichen Grunde [1]). Das Vertrauen auf die „public trusts“, in deren Händen die Ströme meistens ruhen, welches der Ausschussbericht vom Jahre 1872 ausspricht [2]), bedarf daher einiger Einschränkung. Uebrigens war der Verkehr auf der Severn beständig zurückgegangen:

1848	450,000	Tons,
1858	380,000	„
1868	349,393	„

und die Einnahmen entsprechend

1848	11,336	£
1858	9,266	„
1868	8,267	„

Wie ist nun der wirkliche Zustand des Verhältnisses zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen heute, und wie ist derselbe entstanden? In den meisten Fällen eine kümmerliche, ja hoffnungslose Concurrenz der Canäle, welche früher oder später zum Ruine führt, in einer geringen Anzahl von Fällen günstigere Bedingungen und günstigere Erfolge; unter allen Umständen die naheliegende Möglichkeit, dass die Concurrenz im beiderseitigen Interesse durch Abkommen beseitigt wird, und hierfür wiederum eine Anzahl verschiedener Modificationen, je nach Umständen und Stimmungen zu einander. Der Kampf wird geführt längere oder kürzere Zeit, der Ruin des Canals naht schneller oder langsamer [3]), die Maassregeln der Eisenbahngesellschaft sind mehr oder weniger intensive, das Abkommen endlich ist ein loseres oder festeres. Dass jene Ziffern aus dem Jahre 1865, welche etwa ein Drittel aller Wasserstrassen als im vollen Eigenthume der Eisenbahn-

[1]) Royal Commission qu. 11837—838.

[2]) Report p. XXI.

[3]) Der Chairman der North Staffordshire, Lewis Ricardo, sagte zu der Verwaltung eines Canals: „If you do not let us have the Canal, we shall go in and ruin it“. Evid. Joint Committee 1872, qu. 3614 E. L. Williams, Engineer of the Severn Commissioners, dessen Aussagen überhaupt zu vergleichen qu. 3589—3656.

gesellschaften bezeichneten, weitaus nicht die ganze Masse der Canäle enthielten, deren Concurrenz vernichtet war, ist schon aus den allgemeinen Zeugnissen klar, dass diese offenkundige Form das letzte Ende der Coalition, nicht ihre einzige Form ist[1]). Befördert wird dieselbe noch durch den Umstand, dass die Canäle im Interesse der Selbsterhaltung längst dazu gegriffen haben, das Frachtfuhrgeschäft gleich den Eisenbahnen in die eigene Hand zu nehmen, wodurch der einst den Canälen nachgerühmte Vorzug, eine offene Strasse für alle Frachtführer zu sein, verloren geht — Veranstaltungen, wie die Aufstellung von Dampfmaschinen am Ufer des Canals, welche durch ihre technische Natur ein ähnliches Verhältniss des Canaleigenthümers zum Canalbetriebe hervorrufen, wie dasjenige der Eisenbahngesellschaft zum Eisenbahnbetriebe.

Wenn das Parlament dem Aufkaufe eines Canals durch eine Eisenbahngesellschaft Schwierigkeiten entgegensetzt, so kann es erstens nicht hindern, dass die Canäle mit den Eisenbahnen ein Abkommen treffen; es kann sie nicht zur Concurrenz zwingen, obwohl das öfters von Zeugen vor den Ausschüssen gewünscht wird[2]); und es wird als allgemeine Erscheinung bezeichnet, dass solch' ein Abkommen geschlossen wird[3]). Zweitens kann das Parlament nicht hindern, dass die Canäle, dem Ruine nahe, im eignen Interesse einen Verkauf an die Eisenbahngesellschaft nachsuchen[4]), und man befindet sich alsdann in der schwierigen Lage, dasjenige auf Bitte der Canäle gewähren zu müssen, wogegen man dieselben schützen will, freilich nicht bloss im Interesse der Canäle, sondern auch

[1]) In der Untersuchung von 1872 fragt ein Ausschussmitglied (Evid. qu. 2889): Is not the inland navigation universally either transferred to railways by law or practically in the hands of railways?

[2]) Evid. Committee 1853 T. Graham, qu. 3468-78. T. Wilson 1872, qu. 2652—55.

[3]) It is the same as competition between railway Companies, it ends in an arrangement at last; Cawkwell qu. 6750—6757. Evid. Amalg. 1872.

[4]) Joint Committee 1872. Evid. Clegram qu. 2858-62. 2884—87.

im Interesse des Verkehrs. Drittens scheint es überhaupt unmöglich, verhüllte Formen des Verkaufs durch vorgeschobene Personen oder Gesellschaften zu durchschauen und zu verhindern.

Alle die mannigfaltigen Erscheinungen, welche sich dabei je nach der Verschiedenheit der Umstände herausstellen, haben wir hier nicht zu betrachten. Es genüge, die unzweifelhafte Thatsache zu betonen, dass die Eisenbahngesellschaften die stärkere Macht sind von Hause aus und durch ihre Entwicklung. Von Hause aus — denn ihre Macht ist an sich eine concentrirtere, da sie Strasse und Betrieb in Händen haben und hier wiederum über die verschiedensten Gegenstände der Beförderung verfügen; für den ganzen Personenverkehr kommen die Canäle nicht in Frage, und schon die Einnahme aus demselben gibt ihnen die grössere Macht zur Concurrenz für den Güterverkehr; dann durch ihre Entwicklung — denn aus Bahnen, die nicht grösser waren an Ausdehnung als viele Canäle, sind im Laufe der Jahre so grosse Einheiten geworden, dass ihre Capitalmacht die Macht eines Canals ohne Mühe erdrücken kann [1]). Der Verlauf der historischen Darstellung hat hierfür seit dreissig Jahren Hinreichendes mitgetheilt.

Das hauptsächliche Mittel aber, wodurch die grosse Macht die kleinen unterwirft, mag Erwähnung finden. Dieses besteht darin, dass ein einzelner Canal an das Interesse der Eisenbahngesellschaften gefesselt wird, der ein wichtiges Glied in einem concurrirenden Verkehre ist und dessen Sperrung diesen ganzen Verkehr aufhebt. Theils fesselt man solch' ein Glied des Verkehrs durch Abkunft für feste Entschädigung oder durch Ankauf. Bereits im Anfange der funfziger Jahre [2]) wurde durch eine jährliche Zahlung der Canal Leeds-Liverpool geschlossen; die London and North Western und die Lancashire and Yorkshire zahlen noch heute jährlich diese Summe fort [3]). Um dies zu ersetzen, suchten die Fracht-

[1]) Wilson Evid. 1872, qu. 2635—36.
[2]) Royal Commiss. 1865, Evid. qu. 551—555. 587—590. 610—20.
[3]) Joint Committee 1872, qu. 2738. 2623—27.

führer, gleich nach Beginn des Abkommens, den andern Wasserweg zwischen den beiden Orten auf und schlossen zu diesem Zweck mit vier verschiedenen Canalgesellschaften ein Abkommen, das am 15. April 1856 ablief. An diesem Tage empfingen sie ein Schreiben von einem der vier Canäle, dem Rochdale-Canal, welches ihnen anzeigte, von jetzt ab würde der Canalzoll 2 pence per ton und mile auf ihrem Canal sein: womit auch dieser Wasserweg geschlossen war. Veranlassung zu dem Schreiben war ein ähnliches Abkommen mit diesem Canal, wie jenes ältere mit dem Leeds-Liverpool Canal. 2 pence ist das parlamentarische Maximum, welches 3- oder 4mal so hoch ist als der bisherige Zoll, bei welchem die Frachtführer leidlich bestehen konnten. — Im Süden von Birmingham[1]) gibt es heute noch einige unabhängige Canäle; aber die ihnen benachbarten, deren sie zum Durchgange für einen grösseren Verkehr bedürften, Birmingham and Liverpool Junction, Trent and Mersey, Stratford-upon-Avon, Ashby de la Zouch, sind in die Hände von Eisenbahngesellschaften gefallen. Jene unabhängigen Canäle bemühen sich, Durchgangssätze für einen Durchgangsverkehr einzurichten, aber die Eisenbahngesellschaften machen es ihnen nahezu unmöglich. So haben jene Canäle einen Durchgangssatz für Eisen nach London, welcher 4 sh. 6 d. per ton für die ganze Strecke von 156 miles beträgt; davon erhalten die unabhängigen Canäle 3 sh. für 146 miles zusammen, dagegen der Birmingham Canal, welcher durch eine Jahresgarantie sich in der Gewalt der London and North Western befindet, 1 sh. 6 d. für 10 miles (im Verhältnisse von 146 : 20). Die Great Western verlangt auf dem ihr gehörigen Stratford-upon-Avon Canal im Localverkehr $10^1/_2$ pence per ton für 12 miles; aber wenn der Verkehr übergeht auf einen unabhängigen Canal, dann werden 1 sh. 10 d. extra erhoben; ebenso verlangt der genannte Birmingham Canal im Localverkehr nur 4 d. für seine 10 miles, aber beim Uebergange 1 sh. 6 d. extra. Gleiches ist in zahlreichen andern Fällen geschehen[2]). Die unabhän-

[1]) Evid. 1872, Lloyd qu. 5025—5098.
[2]) Evid. 1872, qu. 5770—84. 5676. 2615.

gigen Canäle sind so zu Umwegen gezwungen worden, die oft das Doppelte des kürzesten Weges betragen. Um sich zu behaupten, setzen sie ihre Zölle immer weiter herab, bis sie endlich erdrückt sind von der Uebermacht [1]). Wo das parlamentarische Maximum so mässig gestellt ist, dass solche prohibitorischen Sätze unstatthaft sind, da wird der einzelne abhängige Canal durch schlechte Erhaltung unzugänglich gemacht [2]). Alle Vorschriften, welche an den Erwerb eines Canals durch eine Eisenbahn in dieser Beziehung geknüpft worden sind [3]), haben sich erfolglos erwiesen [4]). Es zeigt sich, man kann ebenso wenig die Canäle zur Concurrenz mit den Eisenbahnen zwingen, wie die Eisenbahngesellschaft zur Concurrenz mit ihrem eignen Canal.

Gelegentlich des Gesuches einer ruinirten Canalgesellschaft (Worcester and Birmingham) um Verkauf an die Midland im Jahre 1872 vor dem Vereinigten Parlamentsausschusse wurde der, durch langjährige Erfahrung hervorragende Director der Midland gefragt [5]), angesichts der von Canalinteressenten ausgesprochenen Befürchtungen [6]): „Wenn wir einsehen, dass es gegenwärtig nach Ihrer Ueberzeugung unmöglich ist, dass Canäle mit Eisenbahnen concurriren, so frage ich Sie, ob da, wo die Umstände beider gleich sind, sie erfolgreich concurriren könnten.“ Allport antwortete darauf: „Nein; ihre Concurrenz hat mich niemals bei irgend einem Geschäfte beeinflusst, bei welchem ich mit ihnen als Director der Midland in Berührung gekommen bin.“

Es ist sicher, dass für das gesammte Verhalten der englischen Eisenbahngesellschaften gegenüber den Canälen diese Behauptung Allport's, die er freilich nur für sich zu machen scheint, nicht zutrifft; in der That ist der bewusste Kampf

[1]) Evid. 1872, qu. 5766. 640—50.

[2]) Evid. 1872, qu. 2933. 3590—3610. 5092. 5778.

[3]) In den Gesetzen von 8 & 9 Vict. c. 115 sect. 67—68. 10 & 11 Vict. c. 159 sect. 37—46.

[4]) Evid. 1872, Farrer qu. 7491—7508.

[5]) Evid. 1872, qu. 4347.

[6]) Ibid. qu. 2845. 2987. 3602.

der Eisenbahnen gegen die Canäle, als der grösseren Capitalmacht gegen die kleinere, ein starkes Element in der Vernichtung der Canäle gewesen und ist es ferner noch; auch scheint gewiss, dass dieser Kampf der Capitalmacht den Kampf der technischen Ueberlegenheit nur verstärkt hat, nicht der alleinige Grund der Niederlage gewesen ist. Inwieweit aber ein selbstständiges, in der Hand des Staates oder der Gemeindeverbände ruhendes System der Binnenschifffahrt [1]) die Concurrenz der Eisenbahnen hätte brechen können, welch' Maass von technischer und ökonomischer Zweckmässigkeit der Anlage, welch' Erfolg im Verhältniss zum Aufwande: das ist ein Gegenstand vor allem rein technischer Untersuchungen, dann wirthschaftspolitischer Speculation, womit wir hier nichts zu thun haben, — eine Frage auch, welche nicht ohne gleichzeitige Erwägung noch anderer Fragen, wie der Zweckmässigkeit und Möglichkeit eines Staatseisenbahnsystems, erledigt werden kann.

Jedenfalls hat das Monopol der Canaleigenthümer, einst gross und mächtig, aber ein Zwerg gegen die heutige Macht der Eisenbahngesellschaften, seit lange gebüsst für den grossen Gewinn, den es einstmals theilweise gemacht hat. „Alles Canaleigenthum hat schwer gelitten," sagte [2]) ein Vertreter der Canalbesitzer vor dem Ausschusse von 1853 [3]).

[1]) England und Wales (ohne Schottland) hatten im Jahre 1868 im Ganzen 2431 miles Binnengewässer (Canäle und Flüsse); von den 74 Canälen oder Flüssen, welche diese Summe bildeten, hatten 52 mit zusammen 2032 miles Ausweise eingesandt, wonach $23^1/_3$ Mill. Tons im Jahre 1868 auf ihnen befördert wurden. Misc. Statistics of the United Kingdom Part VIII. 1872, p. 352. Gleichzeitig hatte England und Wales 10 500 miles Eisenbahnen.

[2]) Evid. qu. 2835.

[3]) Eine lehrreiche Parallele zu dem Schicksale der englischen Canäle in der Concurrenz mit den Eisenbahnen bietet der gegenwärtige Zustand des französischen Canalsystems, das, einst das Vorbild der ersten englischen Canäle (der Canal von Briare wurde bereits 1642 beendet), unter scheinbar weit günstigeren Umständen in die Concurrenz mit den Eisenbahnen eintrat. Im Jahre 1872 setzte die Nationalversammlung von Frankreich einen Ausschuss nieder, um für die Verbesserung der Communicationen des Landes Maassregeln vorzuschlagen.

$\gamma\gamma$. Mit den beiden Arten von Wasserstrassen, die wir erörtert haben, See- und Binnengewässern, ist jede Möglichkeit grösserer Concurrenz anderer Strassen gegen die Eisenbahnen

Indem sie ihren umfangreichen Gegenstand trennte, erstattete sie zunächst über die Wasserstrassen einen Bericht (abgedruckt im Appendix zu den Minutes of Evidence des Joint Sel. Committee 1872, p. 972 bis 989). Frankreich besitzt demselben zufolge:

3610,30	Kilometer,	vom Staate gebaute,
683,10	„	von Gesellschaften,
743,80	„	„ beiden zusammen
5037,20	Kilometer,	

welche 818½ Mill. Francs gekostet haben, wovon auf das 19. Jahrhundert kommen 702½ Mill., und zwar:

1801—1813	3½	Mill. jährlich im Durchschnitt,
1814—1830	7	„ „ „ „
1831—1847	15½	„ „ „ „
1848—1851	4	„ „ „ „
1852—1859	3	„ „ „ „
1860—1868	3⅔	„ „ „ „ .

(Ob die Folgerungen, für welche der Ausschuss obige Zeitabschnitte gruppirt hat und die er natürlich nicht unterdrücken kann, richtig sind, muss sehr dahingestellt bleiben. Wenn statt der krank politischen Unart, die auch die Ziffern der Canäle in ihrer Ruhe stört, ordentlich die einzelnen Jahre aufgeführt wären, so würde man besser urtheilen können.) Bei einem Zinse von 5 Procent für das in den Canälen angelegte Capital berechnet der Ausschuss die Kosten des Transports auf dem Canal auf 5 centimes p. tonne kilométrique, und er bemerkt dazu: „Dieser Satz erklärt, warum einstmals der Canalbau eine so grosse Wohlthat war; aber er erklärt auch, warum seit dem Aufkommen der Eisenbahnen die Canäle in den Hintergrund getreten sind. Die Eisenbahnen gestatten, grosse Massen auf lange Entfernungen und zu sehr niedrigen Sätzen zu befördern; und sie können sogar durch einen Kunstgriff, der im Grunde nichts Illegitimes hat, auf die Passagiere und Eilgüter einen grossen Theil der Kosten des langsamen Gütertransportes übertragen und diesen desto wohlfeiler befördern. Das thun in der That die Eisenbahngesellschaften. Wenn man ferner erwägt, dass die Eisenbahnen einem viel mannigfaltigeren Bedürfnisse entsprechen und weit mehr leisten, dass man sie allenthalben hinführen kann und sie nur etwa 50 Procent mehr als die Canäle kosten, so wird man begreifen, dass man ohne Mangel an Ueberlegung ihnen den Vorzug gegeben hat (und doch kurz zuvor die politischen Folgerungen zu Gunsten Louis Philipp's!). Man wird selbst begreifen, dass kühne

erschöpft. Aber nicht bloss der systematischen Vollständigkeit halber, sondern auch um an bemerkenswerthen Thatsachen die Relativität wirthschaftlicher Verhältnisse zu zeigen, soll auf besondere Fälle aufmerksam gemacht werden, in welchen die einfache Landstrasse für Güterverkehr oder für Personenverkehr erfolgreich mit den Eisenbahnen bis zur heutigen Stunde, und allem Anscheine nach dauernd, concurrirt.

Der Director der Lancashire and Yorkshire gesteht vor der königlichen Commission im Jahre 1866[1]) zu, dass seine Gesellschaft zu verlustbringenden Sätzen die Güter in dem Localverkehr zwischen Bolton und Manchester befördert, weil andernfalls die Fabrikanten ihre Waaren auf der Landstrasse in eignen Wagen versenden würden, statt höhere Sätze an die Eisenbahnverwaltung zu zahlen. Die Eisenbahn befördere aber zu so ungünstigen Sätzen, weil sie den Verkehr festhalten wolle und weil dieselben Fabriken, für welche sie diesen Verkehr übernehmen (Bleichen in Bolton), auch andern Verkehr für sie haben, woran sie sich schadlos halten. Es beweist dies eben, dass die Eisenbahnen vielmehr für den grossen Verkehr als für den Localverkehr gemacht sind; auf den Localverkehr drücken mit unverhältnissmässiger Schwere verschiedene Elemente der Kosten, welche sich gleichbleiben, ob die Entfernung 10 oder 1000 miles ist, namentlich die terminal expenses. Diese Kosten der Zufuhr und Abfuhr, zur

Logiker haben behaupten können, die Zeit der Canäle sei vorbei." — Der Ausschuss geht nun aber von der Erwägung aus, dass 800 Mill. Francs einmal festgelegt sind in den Canälen und dass es immer noch wirthschaftlicher sei, die Canäle bei Verzicht auf Zins zu entsprechend minimem Satze concurrenzfähig zu machen, statt sie ganz verfallen zu lassen. Bei Verzicht auf Zins würde sich der Satz auf 2 centimes p. tonne kilom. stellen. Die Empfehlung des Ausschusses geht daher auf eine Instandsetzung der Canäle, um die Frachten der Eisenbahnen niedrig zu erhalten, als „modérateur nécessaire de la toute-puissance des voies ferrées." — Der ganze Bericht scheint mir ein merkwürdiges Document über die Ohnmacht der Canäle, auch da, wo sie in der Hand des Staates sind, gegen die Eisenbahngesellschaften, auch da, wo diese nicht englische sind.

[1]) Evid. qu. 13016—27.

Station und von der Station, legen es nahe, dass man, statt zweimalige Wagenfuhren, je eine an jedem der beiden Orte, zu machen, lieber den einen Wagen auch die wenigen miles dazwischen fahren lässt und so alle die Kosten der Umladungen erspart. Der angeführte Zeuge ist geradezu in Verlegenheit, die ausnahmsweise niedrigen Sätze für den Verkehr von Bolton nach Manchester zu rechtfertigen, und die vielerlei Motive, die er angibt, sind dazu angethan, das Abnorme dieser Sätze hervorzukehren: zuerst soll es Unterdrückung der Concurrenz sein, dann Gefälligkeit, dann Geschäftsklugheit, dann Pflichtgefühl gegen den Verkehr in seinen mannigfaltigen Anforderungen, dann Furcht vor neuen Linien, weil man nicht alles Nöthige thue, dann Ehrgeiz, allein zu herrschen. Die negative Wahrheit, welche sich aus diesem psychologischen Vielerlei ergibt, ist desto bestimmter die eine, dass die Eisenbahn an diesem Puncte, freilich einem sehr winzigen Theile des ganzen Verkehrs, durch die Concurrenz der Landfuhren virtuell geschlagen ist[1]).

Etwas ähnliches ist da der Fall, wo die Beförderung von Personen auf kurzen Strecken den Charakter des Omnibus-

[1]) Unter solchen Bedingungen mag heute selbst noch jene Concurrenzfähigkeit des kleinen Fuhrmanns gegen das grössere Fuhrunternehmen sich behaupten, welche ein Spediteur vor dem Untersuchungs-Ausschusse vom Jahre 1844 schildert. „Die Leute, welche ich am meisten als Concurrenten fürchtete, waren die Männer im Fuhrmannskittel (round-frockmen), welche ihren eignen Wagen fuhren; sie konnten wohlfeiler fahren als irgend ein respectabler Fuhrunternehmer (carrier), welcher sein Geschäft durch Gehilfen versah. Parker, Evid. 1844, qu. 5135—51. Wenn auch angesichts der grossen Frachtführer unter dem alten Communicationssystem die Behauptung desselben Zeugen „under the old system of carrying the poor man could carry rather lower than the rich“ mit Rückhalt aufgenommen werden muss, so mag in der That bis zu dieser Stunde da, wo so zu sagen eine intensive Cultur in kleinen Verhältnissen vortheilhaft ist, jene Concurrenzfähigkeit sich selbst gegen die Eisenbahnen behaupten. Vgl. auch die Angabe des Mayor von Halifax vor dem Ausschusse von 1872, wonach „it is found more convenient in point of time to cart goods from Halifax to Bradford (only 7 miles distance) than to send them by railway. Evid. Hutchinson qu. 1576.

verkehrs annimmt, vollends in den Städten selber, aber auch ausserhalb derselben und auf etwas längeren Strecken. In einer seiner geistvollen Abhandlungen hat Engel die Grenzen der Verbesserungen im Transportwesen [1]) erörtert und dieselben an dem Strassenverkehre Londons exemplificirt. Er zeigt daran, wie die Strassen verbessert, die Fahrzeuge vervollkommnet, oberirdische und unterirdische Eisenbahnen eingeführt worden sind, bis die Grenze der Verbesserung endlich erreicht ist. Zu den technischen Grenzen hätte er auch die ökonomischen fügen können, welche darin sich zeigen, dass keineswegs jede technisch höhere Stufe auch unbedingt eine ökonomisch höhere Stufe bedeutet. Der Omnibusverkehr in den Strassen von London ist jetzt technisch durch Pferdeeisenbahnen und Dampfeisenbahnen geschlagen, aber mit nichten auch schon ökonomisch. Der Omnibus erhält sich in der Existenz gegen seine technischen Besieger aus ähnlichen Gründen, wie der Schneider, der uns den Rock nach Maass macht, gegen die Kleiderfabrik: der Omnibus schmiegt sich dem Strassenverkehre bis an jede Ecke jeder kleinsten Gasse an; die Eisenbahnen verlangen grosse, abgelegene Wege, und man muss sie erst aufsuchen; die Pferdeeisenbahnen zumal verlangen so viel Raum für sich, dass man sie auf die relativ leeren breiten Strassen der Vorstädte beschränkt (Tottenham Court Road, Westminster Road, New Kent Road u. s. w.) und sie selbst von so breiten Strassen wie Oxford Street zurückgewiesen hat. So kommt es, dass der Omnibus, lebensfähiger denn je, heute wie sonst von der Bank nach Marble Arch und von Victoria Station nach Oxford Street fährt. Und solches gilt nicht bloss für London. Der Verkehr zwischen den Orten um Manchester herum hat bei seiner grossen Intensität Aehnlichkeit mit dem Strassenverkehr einer Grossstadt. Eben dieselbe Bahn, welche jenen Frachtverkehr zu verlustbringenden Sätzen zwischen Bolton und Manchester wegen der Concurrenz der Landstrasse besorgt, hat auch einen Local-Personenverkehr [2]), welchen sie selber „Omnibus-traffic“

[1]) Zeitschrift des königlich pr. statist. Bureaus 1867.

[2]) Royal Commission Evid. 1866 qu. 12992.

nennt und welchen der Director der Bahn in folgender Weise erläutert: „Ganz in der Nähe von Manchester ist eine Art von Omnibusverkehr, wofür wir sehr niedrige Sätze fordern, weil sonst die Leute die Eisenbahn überhaupt nicht benutzen würden; denn es führt eine ausgezeichnete Chaussee (turnpike road) denselben Weg". Ja, in Irland, wo eigenthümliche Momente mitwirken, müssen die Eisenbahnen für kürzere Strecken nicht bloss gegen die Landstrassen, sondern auch gegen die Fussgänger concurriren, weil die Leute zu ärmlich und zugleich zu wenig ökonomisch geschult sind, um sich der Bahn zu bedienen, wenn der Weg zu Fuss gemacht werden kann und der Fahrsatz nicht ganz gering ist [1]). Aehnliches wird auch von der Beförderung fetten Viehes behauptet, das man, unzweckmässiger Weise, lange Strecken lieber zu Fuss treibe, als der Bahn übergebe [2]).

δδ. Wir sind jetzt bei den Eisenbahngesellschaften unter sich. Es kann nach all' dem Material, welches der historische Gang der Entwicklung uns kennen gelehrt hat, und zwar in entscheidender Weise bereits durch die Ergebnisse der Untersuchung vom Jahre 1844, nicht mehr Aufgabe für uns sein, den Wahn zu widerlegen, dass es eine „freie Concurrenz" zwischen den Eisenbahnen gibt. Vielmehr ist diese allgemeine Frage als erledigt anzusehen, und es gilt nur noch, statt eines unbedingten Nein den Einzelheiten der Erscheinungen Aufmerksamkeit zu schenken, um zu ermitteln, was innerhalb des weiten Spielraums zwischen solchem Ja und Nein in Wirklichkeit etwa vorhanden ist. Indessen, weil gegen einen Wahn, dessen Stärke auf den mannigfaltigsten menschlichen Schwachheiten ruht — Gedankenlosigkeit, Voreingenommenheit, Eigennutz — und welcher eben darum in der Breite schwer zu besiegen ist, niemals zu viel gethan werden kann, weil überdies es vielleicht wünschenswerth ist, zu hören, wie denn heute, dreissig Jahre später, die Ansichten der englischen Eisenbahnmänner lauten, verglichen mit jenen vom Jahre 1844, —

[1]) Royal Commission 1865 qu. 2861—64.
[2]) ibid. qu. 2685.

heute, nachdem die Gefahr neuer Concurrenzlinien eine gesetzlich zwar fortbestehende, aber thatsächlich äusserst geringe geworden ist: so mögen hier noch die neuesten Zeugnisse folgen.

Wm. Cawkwell, der Director der grössten englischen Eisenbahngesellschaft, der London and North Western, erklärte vor dem vereinigten Parlamentsausschusse vom Jahre 1872, als es sich um die Verschmelzung seines Bahncomplexes mit der Lancashire and Yorkshire handelte, auf die Fragen darüber Folgendes [1]).

„Ich denke, dass das, was man Concurrenz nennt, ganz und gar fehlgeschlagen ist [2]), weil die Eisenbahngesellschaften, um sich zu schützen, sich verbunden haben oder vielmehr sich verabredet haben über die Sätze, welche dem Publicum berechnet werden sollen; sie machen es gerade so wie andere Leute. — Die Eisenproducenten halten Zusammenkünfte und setzen den Preis des Eisens für eine bestimmte Frist fest. Die Porcellanfabrikanten von North Staffordshire hielten nun neulich eine ebensolche Zusammenkunft, um in Folge der Lohnsteigerung den Preis ihrer Erzeugnisse zu erhöhen. Die Dampfschifffahrtsgesellschaften haben ihre Vereinigungen zum gemeinsamen Schutze in gleicher Weise, und ebenso die Kohlengrubenbesitzer: so dass in Wirklichkeit fast alle Gewerbtreibenden ähnliche Abmachungen treffen; und es ist unbillig, wenn man sagt, die Eisenbahngesellschaften sollten nicht ganz dasselbe zu ihrem eignen Schutze thun.

qu. 149: Also wäre, wenn das Parlament concurrirende Linien zwischen zwei Puncten im Interesse des öffentlichen Nutzens gewährt hat, dies eine thatsächliche Täuschung gewesen? — Ganz gewiss. Nehmen Sie Manchester als Beispiel. Es gibt jetzt drei Eisenbahnlinien und einen Canal [3]) zwischen

[1]) Evid. Joint Committee 1872 qu. 148—174.

[2]) „I think what is called competition has failed altogether.“ Cawkwell sagte 1866 vor der königlichen Commission aus: it is almost impossible to do it (sc. impose very high rates) because there is competition now to almost all the principal places in the Kingdom qu. 11419.

[3]) In Wirklichkeit zwei Canale in einer Hand, vgl. oben.

Manchester und Liverpool, und dennoch klagen die Leute von Liverpool beständig über die hohen Tarifsätze, welche für diese Strecken verlangt werden.

qu. 150: Hiernach ist eine so grosse Vergeudung von Capital in solchen concurrirenden Linien vielmehr schädlich als nützlich für das Publicum? — Ja; natürlich muss für alle diese Capitalien gezahlt werden, die Actionäre müssen Zinsen für ihr Geld haben, wenn sie solche bekommen können.

qu. 151: Und das muss aus dem Gewinne der Gewerbtreibenden bezahlt werden? — Ja."

Auch derjenige unter den heutigen englischen Eisenbahndirectoren, welcher am meisten noch geneigt ist, das schillernde Wort der „Competition" bei passender Gelegenheit zu verwenden, Allport, welcher vor demselben Ausschusse gegen Cawkwell und dessen Verschmelzungs-Project auftrat, bekennt [1]):

„Ich gebe im vollsten Maasse zu, dass concurrirende Linien in vielen Fällen nicht dem Publicum nützlich gewesen sind, sondern dass vielmehr das Publicum für das grössere Capital zu zahlen gehabt hat."

Doch wenn in dieser allgemeinen Frage Uebereinstimmung herrscht, so fragt es sich, — und gerade darüber sind auch die beiden angeführten Zeugen verschiedener Ansicht, — wie sich jene allgemeine Erfahrung im Einzelnen nach Zeit und Umständen gestaltet.

Es wird von verschiedenen Eisenbahndirectoren und auch von andern Zeugen bis zur Stunde Gewicht darauf gelegt, dass allerdings in den Fahrsätzen keine Concurrenz vorhanden ist, aber dass in „accommodation" und „facilities" eine Concurrenz so lange bleibt, als verschiedene Gesellschaften nebeneinander für dieselben Orte den Verkehr bedienen [2]). Wir haben schon im zweiten Capitel gesehen, dass in der That der Antrieb zu solcher Concurrenz noch fortbesteht: es ist das natürliche Bemühen, dass jede Eisenbahngesellschaft auf Grund der ver-

[1]) Evid. 1872 qu. 462.

[2]) Allport Evid. qu. 461, 428—29. 497—500.

abredeten gleichen Sätze den Verkehr anzuziehen sucht, und die Mittel dazu wären Promptheit der Beförderung von Gütern, Schnelligkeit der Personenzüge, gute Einrichtung der Wagen, Sicherheit der Fahrt, Höflichkeit der Bedienung und manches andere. Aber wir mussten schon früher hervorheben, dies sind zuletzt alles Dinge, welche ebenso gut sich auf Geldeswerth zurückführen lassen und in der Praxis von englischen Eisenbahndirectoren auch sicher darauf zurückgeführt werden, und welche daher ebensowenig wie der Fahrpreis zu einer wirksamen und dauernden Concurrenz veranlassen werden. Im Einzelnen mag ja, bei der nothwendigen Dehnbarkeit aller dieser nicht direct in Geld ausgedrückten Momente, hier und da mehr oder weniger für dies oder das geleistet werden: aber im Ganzen ist nicht ein Wettrennen um die höhere Leistung in jenen „facilities“, sondern vielmehr die Trägheit des einmal üblichen das überwiegend Entscheidende. Der beste Beweis dafür ist die dritte Personenclasse. Wie lange hat es gedauert, dass man — obenein, wie sich jetzt herausgestellt, wider das wohlverstandene Interesse — die Beförderung derselben in irgend erträglicher Weise verbessert hat! Nach dem Gesetze von 1844, welches einen heilsamen Zwang auferlegte, begnügte man sich lange, ja zum Theil fast ein Menschenalter lang, gerade nur das vom Gesetze Vorgeschriebene oder doch wenig mehr in Zahl der Züge und Einrichtung der Wagen zu leisten. Ja, sogar die zweite Wagenclasse befand sich bis vor kurzem oder befindet sich noch jetzt in unwürdig ausgestatteten Wagen. Was soll man da von dem Wettstreit in der „accommodation“ halten, wenn man sich überzeugt, dass keine der vier Bahnen, welche von London nach Manchester fahren, daran gedacht hat, das Publicum durch eine Verbesserung dieses Zustandes anzulocken; und dass nun ganz neuerdings erst der gewinnbringende Versuch mit der dritten Classe unter dem Vorgange der Midland gemacht ist — dass erst jetzt die neuerdings gebauten Wagen dritter und zweiter Classe ein besseres Aussehen erhalten? Wo hat man in den Veranstaltungen für die Lebenssicherheit — gewiss ein bedeutendes Anziehungsmittel und die beste

„accommodation" — je sich wetteifernd bestrebt, den Verkehr anzuziehen? Und ist nicht die Schnelligkeit der Fahrt, welche auf Linien ohne Concurrenz gelegentlich noch grösser ist als auf solchen mit Concurrenz, gleich der Promptheit der ganzen Güterbeförderung vielmehr ein Stück des „standard of life" der englischen Volkswirthschaft als ein Erfolg des Wetteifers? Auch ist der Instinct des Erwerbes viel zu sicher wirksam, um den Eisenbahnverwaltungen, welche sich über die Tarife verständigen, es nicht zu gleicher Zeit klar werden zu lassen, dass ja jeder erfolgreiche Eifer der einzelnen concurrirenden Gesellschaft durch irgend eine bessere Leistung nur dazu treibt, dass die andern folgen müssen[1], und dass auf diese Weise genau dieselbe gegenseitige Steigerung oder Unterbietung entstehen würde, welche durch Verabredung über die Tarife beseitigt worden ist. Der Erwerbsinstinct von Eisenbahndirectoren ist denn doch erleuchteter als der Unverstand der Menge kleiner Waarenkäufer, welche „billig" kaufen wollen und mit dem schlechtesten Kleide zufrieden sind, wenn es nur wenig Geld kostet. Die Eisenbahndirectoren wissen sehr wohl, dass jeder Preis nur einen Sinn hat mit Rückbezug auf ein festes bestimmtes quantum und quale der Gegenleistung.

So hat denn der Director der London and North Western vollständig Recht, wenn er sagt: Ich sehe alle Concurrenz als vorübergehend an, sowohl die in „accommodation" als in Tarifen[2]. Es soll damit nicht geleugnet werden, dass im Einzelnen — der Schritt, welchen die Midland im April 1872 mit der allgemeinen Einführung der dritten Classe that, ist ein Beispiel — nicht hier und da etwas geleistet werden kann, was wie eine wirksame Concurrenz jener Art aussieht. Aber

[1]) So ist charakteristisch, dass für die Einzelheiten des concurrirenden Verkehrs, zum Beispiel für die Stunde, wo die Güterannahme Abends aufhört, in der That Abmachungen getroffen sind. Allport Evid. 1872 qu. 501.

[2]) Evid. 1872 qu. 6893—96: I look upon all competition as temporary . . all such competition ceases sooner or later . . Competition for accommodation as well as for rates.

dann fragt sich immer noch, ob nicht, — gerade das angeführte Beispiel eignet sich dazu, — ganz unabhängig von jeder Concurrenz die Verbesserung eingeführt worden wäre, zumal in solchem Falle, wo man eine gewinnbringende Verbesserung einführt.

Auch ist auf diejenigen Vortheile, welche in der Festigkeit des einmal verabredeten Tarifes bestehen sollen, dass das Publicum sicher sei, nicht unnützerweise von der einen Gesellschaft gesteigert zu werden, wenig Werth zu legen [1]. Denn warum sollten nicht zwei oder drei Gesellschaften zu jeder Zeit eine solche Erhöhung beschliessen können ebenso wohl, wie die eine sie für gut hält? Wir sprechen an dieser Stelle ja nicht von der grösseren oder geringeren Zweckmässigkeit der selbständigen Festsetzung der Tarifsätze, sondern von den Schranken, welche die Concurrenz anderer Eisenbahnen bereitet.

Vielmehr scheint denn alles, was das Publicum von der Concurrenz verschiedener Bahnen für die Tarifsätze zu hoffen hat, vor dem Zeitpuncte zu liegen, in welchem sie, wie es gewöhnlich in England heisst, ihre Pferde zusammenspannen [2]. Dass diese Frist vor der Verbindung nicht lang ist, drückte schon aus damaliger Erfahrung Gladstone in einer seiner Parlamentsreden vom Jahre 1844 aus, da er sagte „breves inimicitiae, amicitiae sempiternae“: es sei nur der Zank von zwei Verliebten [3]. Fanden doch die Eisenbahnen, selbst wenn der eigne Instinct sie das nicht lehrte, gleiche Vorgänge in der Uebung der alten Diligencen vor. Bei all' den Bahnen, welche heute London mit Manchester verbinden, hat es doch, wie Cawkwell bezeugt, schon seit 1858 keine Concurrenz zwischen den beiden Plätzen mehr gegeben [4]. Auch hat das Publicum regelmässig für die zeitweilig niedrigeren Sätze büssen

[1]) Allport Evid. 1872 qu. 461.

[2]) Evid. 1872 qu. 981. Vgl. qu. 5339—41. 2288. 1806—12. Royal Commission 1865 qu. 9116—17.

[3]) Vgl. Evid. 1872 qu. 2793—94.

[4]) Evid. 1872 qu. 6613—15.

müssen, sobald die Einigkeit hergestellt war[1]). Die „närrischen" Concurrenzsätze (foolish rates)[2]) beseitigte man und setzte „vernünftige" Sätze an deren Stelle. Die Zeugnisse hierüber sind so allgemein[3]), dass die vereinzelte Behauptung einer Eisenbahngesellschaft im Jahre 1865, sie habe unter dem Drucke der öffentlichen Meinung nicht gewagt, die Erhöhung vorzunehmen[4]), — angenommen selbst, die Behauptung sei richtig, — für die Gesammtheit der Erscheinungen nur auf vereinzelte Ausnahmen deutet. Auch kommt heute kaum noch vor, worüber im Jahre 1853 geklagt wird, die London and North Western habe ein Abkommen mit der Great Western über die Fahrsätze von Oxford nach Banbury gebrochen und niedrigere Sätze sich zahlen lassen, als verabredet war, weshalb man sich überhaupt vor Verabredungen mit dieser Bahn scheue[5]). Dergleichen ist sowie manches andere in der Concentration der englischen Eisenbahngesellschaften während der letzten zwanzig Jahre verbessert worden. Es scheinen aber indirect, durch die Frachtagenten der verschiedenen Bahnen, noch ähnliche Dinge vorzukommen. Die Agenten haben als Gewinn für ihre Bemühung um den Erwerb von Kundschaft einen Procentsatz von der Fracht; und sie bestreben sich, wie der Präsident der Handelskammer von Liverpool erzählt, auf alle Weise, sogar durch Gewährung besonderer Vergünstigungen, den Verkehr an ihre Bahn zu ziehen, wodurch in verhüllter Form das Abkommen der Bahnverwaltungen

[1]) Royal Commission 1865 qu. 653—656. 14726—28. 15966—16010. Committee 1853 qu. 1202—74.

[2]) Evid. Committee compens. Accid. 1870 qu. 162—165.

[3]) Vgl. schon 1853 M. Huish qu. 1202: in every instance where the game has been played out, result to raise the rates to a higher standard than they were at before the competition commenced. Ferner die zahlreichen Anführungen im historischen Theile.

[4]) Royal Commission Evid. qu. 8951—52. Vgl. dagegen namentlich Allport qu. 12362.

[5]) Evid. Saunders 1853 qu. 1332 – 1334. Die Great Western hat mit der London and North Western lange im Kampfe gelebt, bis sie endlich ein Abkommen schlossen über gemeinsame Verbindungsbahnen, Durchgangsätze und dgl. Evid. J. Grierson Royal Commission 1866 qu. 11774—75. 11780—81.

gebrochen werde: es würden grössere „facilities“ gewährt, die sich aber auf eine bestimmte Summe Geldes, also auf eine desto niedrigere Fracht reducirten. Jedoch ist es nicht klar, ob hier etwa nicht die Agenten selber ein Opfer bringen um ihres eigenen Gewinnes willen, wie das öfters bei Agenten vorkommt. Aller Wahrscheinlichkeit nach deutet die fragliche Aussage auf einen einzelnen Fall, wo es dem Agenten besonders um die Kundschaft zu thun war [1]. —

Jene ursprüngliche, selbst bloss temporäre Concurrenz in den Tarifsätzen ist heutigen Tages kaum überhaupt noch zwischen Eisenbahnen anzutreffen [2], namentlich deshalb, weil selten heute wirklich unabhängige Linien gebaut werden, die einer bestehenden Bahn Concurrenz machen, und weil, wenn es doch geschieht, die Einsicht von dem eignen Interesse von vornherein durch die vorangegangenen Erfahrungen im gesammten Eisenbahnwesen des Landes geschult ist. In kleineren Verhältnissen nur zeigt sich dergleichen noch: so in der Concurrenz der neuen Tramways mit den Omnibussen in den Londoner Vorstädten. Auf einer Fahrt von Oxford Street bis Adelaide (nahe Saint George's Square Primrose Hill) theilte mir am 20. Juni 1873 der Conducteur des Omnibus, da ich durch den geringen Fahrsatz von zwei pence für eine Strecke von 2—3 miles überrascht war, auf meine Frage mit, seit einigen Jahren sei in Folge der Concurrenz der Tramway der Fahrsatz der Omnibusse auf dieser Strecke von 4 pence auf 2 pence herabgesetzt worden. Der ältere Satz ist der heute noch giltige auf Strecken von ähnlicher Länge im Innern der Stadt, wo keine Tramways concurriren. Man sagt sich sofort, dass eben so gut, wie die verschiedenen Omnibusgesellschaften im Innern der Stadt sich über höhere Sätze geeinigt haben, ein gleiches sehr bald auch zwischen Omnibus und Tramways der Fall sein müsse, nachdem die erste Eifersucht über den

[1]) Clark, Evid. 1872 qu. 1265—75 qu. 1361—66. Patterson qu. 1424—1432.

[2]) Vgl. besonders Gooch Evid. Royal Commission 1866 qu. 17538—40: I do not think there have been any for the last seven or eight years.

neuen Eindringling vorüber sei. In der That fand ich in denselben Tagen die Nachricht von einem solchen Abkommen auf einer andern Strecke, wo in Folge freundlicher Verständigung die Omnibusfahrten eingestellt und die Tramwaypreise verdoppelt worden sind [1]).

Von irgend welchem Werthe ist ohne Zweifel die potentielle Concurrenz, welche in der niemals aufgegebenen Vollmacht des Parlaments zur Zulassung neuer Concurrenzlinien besteht, für den äussersten Fall wenigstens [2]), dass die Macht der Eisenbahngesellschaften in exorbitanter Weise bei Feststellung der Tarife ausgenutzt würde. In solchem Falle könnte wohl eine stark erregte öffentliche Meinung als Impuls und Stütze des Parlaments, zumal in Zeiten hochgehender Speculation, selbst in heutigen Verhältnissen, eine Concurrenz zu Wege bringen; und dieses Gefühl der Verantwortlichkeit vor der Oeffentlichkeit, welche im Parlament jene Vollmacht zur Verfügung hat, scheint in einem gewissen Grade auf das Verhalten der Eisenbahnverwaltungen, auch bei der Tariffestsetzung, einzuwirken [3]). Aber exorbitante Sätze können praktisch

[1]) Echo, 14. May, 1873. The Metropolitan Tramway Company have increased the fare from the Nag's Head, Holloway-road, to the Archway Tavern, from 1 d. to 2 d., and as the omnibuses have been taken off the road by arrangement, the public have no option but to pay the fare or walk the distance. The London Street Tramway Company have also increased the outside fare from Euston-road to the Red Cap, High-street, Camdentown, from 1 d. to 2 d. on Sundays.

[2]) Freilich wohl nur in solchem Falle, vgl. die Aussage des Mayor und Handelskammerpräsidenten von Hull vor der königlichen Commission im Jahre 1865 qu. 920. Er antwortet auf die Frage: „When you state that they have a monopoly, it is open, is it not, to any set of capitalists to propose any new scheme from Hull?“ — Yes, and they have tried that, but we have to strive against a company which possesses a capital of 30,000,000 £ and supposing that they pay a dividend of 5 percent per annum and they pay their shareholders only $4^3/_4$ percent for one year, there will be 75,000 £ with which they may crush any number of men who attempt to oppose them. We could not in a place like Hull, with 117,000 inhabitants, find persons who would put down the money to enable us to contend against the North Eastern Company with their 30,000,000 £ of capital.

[3]) Royal Commission 1866 qu. 14784—88. Vgl. Cawkwell qu. 11419.

kaum überhaupt vorkommen, weil dagegen die zwar reichlichen, aber doch einigermaassen vernünftigen parlamentarischen Maxima errichtet sind; und nur der Widerspruch ausserordentlich hoher Gewinne, wie sie von englischen Eisenbahngesellschaften heute nicht gemacht werden, zu empfindlich drückenden Tarifsätzen könnte einen energischen Widerstand gegen das Verhalten der Eisenbahnverwaltung wachrufen und eine wichtige Concurrenzbahn durchsetzen[1]). In der Hauptsache gilt es jetzt längst als ausgemacht, dass die Furcht vor Zulassung einer Concurrenzlinie praktisch selten auf die Herabsetzung der Tarifsätze einwirkt. Einer der erfahrensten Eisenbahnmänner, T. E. Harrison, erinnert sich vor der königlichen Commission von 1865 überhaupt nur eines Falles, desjenigen der London, Chatham and Dover, welche für die Zusage niedrigerer Sätze gegen die South Eastern, beim Parlamente durchdrang[2]).

Dass sich Gewerbtreibende gern an den dürftigen Rest von Concurrenz oder scheinbarer Concurrenz klammern und solchen Zustand lieber wollen als die absolute Vereinigung der verschiedenen Bahnen, dass sie, wie es im Jahre 1872 geschah[3]), lebhaft gegen die Verschmelzung ankämpfen, ist wohl begreiflich aus dem Grunde, den sie selber anführen, dass in dem gegenwärtigen Zustande immer noch Hoffnung auf ein Hervortreten des Wetteifers sei, bei einer Verschmelzung aber diese Hoffnung völlig und für immer vernichtet würde; aber auch bei solchen Zeugnissen handelt es sich nicht sowohl darum, den Zustand zu conserviren, als vielmehr durch Anpreisung dessen, was in dem alten verloren geht, für die Zulassung der neuen Verschmelzung entsprechend

[1]) Vgl. aber die Schwierigkeiten und Chicanen, über welche sich vor dem Ausschusse von 1853 bereits die damals neue Great Northern beklagt, die ihrem Aufkommen von den concurrirenden Gesellschaften entgegengestellt worden seien. Evid. Committee 1853 qu. 523—535.

[2]) Evid. qu. 15331—335.

[3]) Evid. Crawford qu. 5687. Irving qu. 5607—14. T. Wilson qu. 2761. Forwood qu. 970—71. 1023—25. Patterson qu. 1424—33. Clark qu. 1153—1155.

günstige Bedingungen zu erreichen. Das charakterisirte namentlich die Zeugenaussagen von 1872.

Nun sagen — die obige Anführung der Aussage von Cawkwell enthielt das schon — die Eisenbahnmänner, jene gemeinsamen Verabredungen über den Preis seien nur das Gleiche, was im ganzen Erwerbsleben sich allenthalben zeige. Im Jahre 1853 meinte vor dem Ausschusse des Unterhauses der uns bekannte Verwaltungsraths-Vorsitzende der Great Western, Charles Russell [1]), die Combination für gleiche Sätze sei gerade dasselbe, was in fast allen andern Geschäften geschehe, und verschieden von Cawkwell behauptet er, solche Vereinbarung schliesse die Concurrenz nicht aus. Noch Andre sagen: das gerade sei die „gesunde Concurrenz“ [2]), dass man durch Verabredungen hinreichend hohe, vernünftige Sätze sichere. — Hier sind wir mitten in dem Wirrwarr, der sich an das Wort „Competition“ — Concurrenz — knüpft: die scheinbaren Gegensätze, oder was man sonst mit Recht und in der Wirklichkeit als Gegensätze bezeichnet, fliessen hier in einander. Gerade diese Confusion aber ist es, welche am realen Leben den Widerspruch nachweist, in welchen sich die wirthschaftlichen Interessen mit der Berufung auf die „Concurrenz“ verwickeln.

„Ich glaube“, sagte der Vorsitzende der Great Western, „dass die Verabredungen über gleiche Tarifsätze vollkommen vereinbar sind mit der Concurrenz. Ich denke, dass sie sehr ähnlich demjenigen sind, was thatsächlich in fast jedem Geschäfte vorkommt. Nehmen Sie den analogen Fall der Schiffsfrachten: da gibt es factisch herrschende Frachtsätze für jeden Hafen jedes Landes; aber nichtsdestoweniger besteht eine grosse Masse Concurrenz, und so glaube ich denn auch, dass in dem Falle der Eisenbahngesellschaften trotz der gleichen Tarifsätze eine sehr grosse und sehr zuträgliche Masse der Concurrenz derselben mit einander aufrecht erhalten

[1]) Evid. 1853 qu. 1839. 1856.

[2]) Saunders 1853 qu. 1297. 1314—19. 1408. Vgl. dazu qu. 1425, wo Captain M. Huish über diese „healthy“ competition spottet.

werden kann und wird . . . Der grosse Irrthum besteht darin, dass man annimmt, es müsse entweder eine tollkühne Concurrenz oder ein starres Monopol herrschen; ich glaube, es gibt einen Mittelweg — den der gleichen Sätze — welcher die Interessen des Publicums und der Eisenbahngesellschaften beide befriedigt.“

Wir finden hier durch den Mund hervorragender Eisenbahnmänner, Charles Russell's im J. 1853, Cawkwell's im Jahre 1872, aus ihrer praktischen Beobachtung des Wirthschaftslebens heraus in naiver Weise eine Preistheorie aufgestellt, welche uns zum Nachdenken auffordert — eine Theorie, die nicht bloss gelten soll für die Preise der Eisenbahngesellschaften, sondern für den Verkehr überhaupt. Während jene Männer vom Leben ausgehen und aus mannigfaltigen Beobachtungen der Preiserscheinungen für ihren eignen Fall die Nutzanwendung ziehen, dass sie nur das Gleiche thun, was allgemein auf dem grossen Markte geschieht — müssen wir umgekehrt aus dieser besonderen Anwendung auf die allgemeineren Erscheinungen zurückgehen, um den angeregten Zusammenhang zu begreifen. Cawkwell sagt: die Industriellen setzen an Stelle der Concurrenz (competition) die Verabredung (agreement, combination), um sich wider einander zu schützen; die Eisenbahngesellschaften thun nur das Gleiche; die Concurrenz, von der man so viel redet, ist eine Täuschung. Russell, zwei Jahrzehnte früher, sagt: die richtige Concurrenz muss man so verstehen, dass sie ein Mittelweg ist zwischen einem Rennen um den Gewinn und dem starren Monopol, eine Milderung vermittelst gemeinsamer Verabredung der Concurrenten.

Wie verhält sich hierzu die herrschende Doctrin? Wir müssen, um dies festzustellen, einen Augenblick in die Literatur zurückgehen.

Bereits Adam Smith hat, indem er den freien Kornhandel gegen die herrschenden Ansichten und Maassregeln seines Zeitalters in Schutz nahm, indirect zugestanden, dass seine allgemeine Voraussetzung von dem „natürlichen Preise“, welcher als „Preis der freien Concurrenz“ der niedrigst mög-

liche sei [1]), eine Einschränkung in solchen Fällen erleide, wo die Zahl der Verkäufer beschränkt genug und ihre Combination aus sonstigen Gründen möglich ist [2]); denn er sagt, die Kornhändler des Landes sind zu zahlreich, und ihre zerstreuten Aufenthaltsorte machen es unmöglich, dass sie eine allgemeine Verabredung sollten schliessen können (enter into any general combination).

Die von Smith in diesen Worten indirect zugestandene Möglichkeit einer Aufhebung der Competition durch Combination ist von seinen Nachfolgern, unter denen noch Stuart Mill behauptet, „nur durch das Princip der Concurrenz habe die politische Oekonomie einen Anspruch auf den Charakter einer Wissenschaft" [3]), im Interesse der vermeintlichen Wissenschaftlichkeit ihrer Betrachtungen ignorirt worden. Ist es in der That, wie Mill an derselben Stelle sagt, das eigentliche Geschäft des Nationalökonomen, unter der nothwendigen Voraussetzung der Concurrenz die Gesetze der Rente, des Gewinnes, des Lohnes, des Preises, zu ermitteln, und hat die Nationalökonomie „als eine abstracte oder hypothetische Wissenschaft" nichts weiter zu thun: so lässt sich auch nicht wohl einsehen, welchen Werth es für die Vertreter solcher Wissenschaft haben soll, sich um die Hemmnisse des für ihre Wissenschaftlichkeit nothwendigen Princips im wirklichen Leben zu kümmern, was sie vielmehr denen überlassen können, welchen es um das wirkliche Leben und nicht um jene „Wissenschaft" zu thun ist. Ja, es trägt nur zur Widerlegung der eigenen Worte bei, wenn Mill — dem ganzen Charakter seines Buches freilich entsprechend — unvermittelt an diesen von Ricardo, Senior, Macculloch überkommenen Standpunct eine Erörterung über die Sitte (custom) als „störende Ursache" der Concurrenz angeknüpft hat. Denn wenn man dieses „störende" Element nur etwas tiefer fasst, so ist es nichts geringeres, als die Beseitigung jener Mechanik der Concurrenz durch das wirkliche,

1) Inquiry Bk. I, ch. 7 ed. Playfair 1805 vol. I, p. 96.
2) Bk. IV ch. 5 vol. II, p. 304.
3) Principles Bk. II ch. 4. People's edition London 1865, p. 147

historische Leben: es zeigt sich alsdann, dass nicht bloss jene Sitte als alte Gewohnheit nach dem Gesetz der Trägheit, wie Mill es darstellt, dem Durchdringen der Concurrenz einen Widerstand entgegensetzt, sondern dass die „Sitte" ein besonderer Ausfluss des sittlichen Wesens alles menschlichen und daher auch alles wirthschaftlichen Handelns ist, das sich niemals unter die mechanischen Gesetze einer „science" bringen lässt. Es ist namentlich ein Irrthum, solche Hemmnisse der Concurrenz bloss in alten Zeiten und deren Ueberbleibseln zu suchen, eine Vorstellung, bei welcher die Hypothese gerettet scheint, dass die moderne Zeit jene gleichförmige Concurrenz nach dem Maasse des Fortschrittes verwirkliche: sondern der menschlich-psychologische Charakter der Preisbildung fordert auf, die Besonderheiten der Erscheinungen zu untersuchen und nachzusehen, wie dieselben sich im Einzelnen gestalten. Angenommen, die Störungen der Concurrenz wären in specifisch modernen Erscheinungen so gross, dass das Gesetz vielmehr die Ausnahme geworden zu sein schiene — was sollte dann das „Gesetz"?

Scharfsinniger und umsichtiger als die Engländer hat der deutsche Logiker der Nationalökonomie, Hermann, die Lehre vom Preise erörtert[1]; aber auch er geht mit der überkommenen Theorie davon aus, dass „im Verkehr der Preis

[1]) Wie dienlich es der heutigen englischen Nationalökonomie wäre, wenn sie auf die deutschen Forschungen wenigstens so viel Rücksicht nähme, dass sie sich mit deren wichtigsten Leistungen vertraut machte, und wie sie sich namentlich vielfach die Mühe von neuen „Entdeckungen" ersparen könnte, darauf habe ich in meiner Anzeige des übrigens (trotz eines jugendlichen deutschen Gegners) sehr beachtungswerthen Buches von St. Mill's Freunde W. T. Thornton, On labour, vor längerer Zeit hingewiesen (Göttinger gel. Anzeigen September 1869). Vgl. auch meinen Aufsatz „On political economy in Germany" im Septemberhefte der Fortnightly Review 1873. Es gibt, so viel ich weiss, nur einen einzigen Fachmann in England, welcher einige Kenntniss der deutschen Nationalökonomie besitzt, Prof. Cliffe Leslie, durch seine wissenschaftliche Richtung zugleich uns nahestehend. Und das Haupthinderniss des Zusammenwirkens ist, wie mir Thornton in einem Briefe versichert, Unkenntniss der deutschen Sprache.

hervorgeht aus dem Kampfe zweier Parteien von entgegengesetztem Interesse unter dem Einflusse beiderseitigen Wettbewerbes" [1]), und in seiner ausführlichen Analyse der Preisbestimmung erscheinen diejenigen Einflüsse, welche die freie Mitwerbung aufheben, als ausnahmsweise Störungen. Er hebt — wenn wir von den besonderen Umständen der Production absehen, welche die freie Mitwerbung hemmen — folgende Momente hervor [2]). Auf der einen Seite: bürgerliche Einrichtungen, Gesetze und Maassregeln des Staates, List und Gewalt der Verkäufer können das Ausgebot eines Gutes längere oder kürzere Zeit beschränken, oder, was dasselbe ist, seine anderweitigen Anschaffungskosten steigern und den Spielraum der Preise erweitern. Auf der andern Seite: (ausser gesetzlichen Maassregeln) die Verabredungen der Käufer zum Nachtheil der Verkäufer, die eintreten können, sobald natürliche oder künstliche Umstände den Absatz ausserhalb eines gewissen Marktes erschweren.

Indessen wie verhält sich diese Logik zum Leben? Woher nehmen wir die Berechtigung, die freie Concurrenz als die Regel oder als das Gesetz anzusehen und jede Abweichung davon als eine Störung oder eine Ausnahme? Die freie Concurrenz beruht auf der Voraussetzung, dass man Erwerb und Austausch der Güter dem „freien Spiele der wirthschaftlichen Kräfte" überlasse; was berechtigt uns aber zu der Annahme, dass dieses freie Spiel die Hypothese des freien Wettbewerbes verwirklicht? Offenbar bewegen wir uns hierbei zwischen abstracten Schemen hin und her, so lange wir nicht die Thatsachen untersuchen. Die bereits oben von den beiden Eisenbahnmännern angeführten widersprechen der abstracten Theorie von der Concurrenz; sind nun die Thatsachen wegen der dabei angewandten „List und Gewalt" verwerflich, oder ist die Theorie verwerflich? Neben den angeführten Zeugnissen fehlt es nicht an gleichen Zeugnissen von andern Seiten her.

[1]) Staatswirthschaftliche Untersuchungen, 2. Aufl. 1870. S. 391.

[2]) Ibid. S. 410. 425.

In der Untersuchung des Unterhauses vom Jahre 1853 stellte Edward Cardwell, der damalige Vorsitzende des Handelsamtes und als solcher Vorsitzender des Eisenbahnausschusses, einer der vorzüglichsten Kenner und Fragesteller, dem vorgeladenen Zeugen Matthews, Besitzer von Kohlengruben und Eisenwerken, folgende Fragen [1]).

Qu. 1139: Giebt es gegenwärtig eine vollkommene und freie Concurrenz in denjenigen Gewerben, welche ein sehr grosses Capital erfordern? besteht beispielshalber nicht unter den grossen Eisenproducenten ein ziemlich allgemeines Einverständniss über den Preis, zu welchem sie von Zeit zu Zeit das Publicum bedienen wollen? — Sie können das nicht ein Monopol nennen, weil Jedermann, welcher Capital besitzt, in das Eisengewerbe hineinkommen kann; es ist der ganzen Welt offen [2]).

Qu. 1140: Ist es nicht der Fall, unerachtet jener Freiheit für die ganze Welt, in das Eisengewerbe hineinzugelangen, dass es nichtsdestoweniger ein ziemlich allgemeines Einverständniss über den Preis unter den Personen gibt, welche an dem Gewerbe betheiligt sind? — Nein, es gibt kein Einverständniss ausser dem, dass, wenn der Preis von Eisen in die Höhe geht, die Eisenproducenten zusammentreten, um den Preis einheitlich festzusetzen, und diese Erhöhung dauert so lange, als die Nachfrage die Zufuhr übertrifft. —

Vor der königlichen Commission sagte der Director der Great Western, J. Grierson, Folgendes aus [3]):

„Solche Concurrenz, als Mr. Williams verlangt, nämlich eine Concurrenz in den Tarifsätzen, halte ich für ganz unmöglich. In der That kann ich für uns anführen, dass die Eisenproducenten selber, welche durch ihre Vertreter sich hier über uns beschweren, sowie die Salzproducenten, ihre regelmässigen Versammlungen abhalten, in welchen sie die Preise ihrer Producte festsetzen, und dergleichen thun viele

[1]) Evid. Committee 1853 qu. 1139—40.

[2]) It is open to all the world.

[3]) Evid. 1866 qu. 11846.

andere Gewerbe, welche vor den Eisenbahnen den Vorzug besitzen, dass sie nicht, wie diese, ein grosses Capital festgelegt haben, das nicht zurückgezogen werden kann — im Interesse des gemeinsamen Schutzes."

Aehnlich berichtet W. T. Mulvany vor der königlichen Commission[1]) von den belgischen Kohlenproducenten, sie haben Coalitionen, wodurch sie den Preis der Kohlen hoch halten.

Zu dem Berichte über die Kohlenpreise, welchen der Ausschuss des Unterhauses im Jahre 1873 erstattete, wurde von Mr. Corrance folgender Zusatz beantragt[2]):

„Die Kohlenproduction befindet sich in verhältnissmässig wenigen Händen von Eigenthümern; — sie ist unbeeinflusst von ausländischer Concurrenz. — Unter solchen Umständen besteht eine grosse Leichtigkeit zu gemeinsamem Vorgehen, um an allen Orten des Landes eine Preissteigerung gleichzeitig hervorzurufen."

Hätte man die Zeit müssiger Abstractionen darauf verwendet, den Blick für die Thatsachen des wirthschaftlichen Lebens zu öffnen und diese Thatsachen durch planmässige Beobachtung festzuhalten, so würde der Stoff, von welchem in dem Obigen nur geringe Andeutungen gegeben sind, sich reichlich haben vermehren lassen. In der That bietet er sich dar, sowie man nur den guten Willen hat, die Augen zu öffnen, — im Kleinen wie im Grossen. Ich war überrascht, als ich im Sommer 1873 an den entferntesten Strassenecken Londons gleichzeitig an denselben Tagen die Preise der Obstverkäufer zu gleichen Sätzen hinauf- und herabgehen fand — am Hyde Park wie in High Holborn: eine Erscheinung, die offenbar nicht aus der Concurrenz der Verkäufer zu erklären ist. Man hat wiederholentlich bei einer unbefangenen Erörterung über die Verfassung städtischer Gewerbe, namentlich des Metzger- und des Bäcker-Gewerbes, anerkannt, dass man

[1]) Evid. 1865 qu. 1206: they have combinations amongst the coal owners by which they keep up the price of coal in Belgium.

[2]) Proceedings of the Committee p. XXVII.

nicht nur gemeinsame Verabredungen der einzelnen Theilnehmer desselben Gewerbes als selbstverständliche Erfahrung ansieht, sondern dass man auch von einer beschränkten Zahl Besseres erwartet, als von einer „freien Concurrenz“ [1]).

Man wende nicht ein, bei dieser Mannigfaltigkeit der Fälle, die sich aus den verschiedensten Gebieten des wirthschaftlichen Lebens darbieten, das seien nur Ausnahmen; man suche vielmehr alle Thatsachen zu erforschen, um behaupten zu können, was Regel und was Ausnahme ist. Aber leider hat die Annahme einer mechanisch wirkenden Concurrenz ebenso den theoretischen Quietismus [2]) befördert, wie sie dem sittlichen Indifferentismus gedient hat.

[1]) J. G. Hoffmann, Befugniss zum Gewerbebetriebe, Berlin 1841, S. 287—289. Aus kleineren Verhältnissen ein Beispiel statt vieler. In Tübingen sind die Preise des Schlachtviehes auf dem Markte und des Fleisches bei den Metzgern bis zum Frühjahr 1873 ziemlich constant gestiegen: der Preis des Fleisches betrug damals, als es den höchsten Punct erreicht hatte, 24 Kreuzer p. Pfd. Ochsenfleisch, 20 Kreuzer für Rindfleisch (jüngeres Vieh). Vom Frühjahr 1873 bis Juli 1874 ist der Preis des Viehes auf dem Tübinger Markte um 30—50% (je nach Qualität) gefallen; dagegen ist der Preis des Fleisches bei den Metzgern kaum um 2 Kreuzer von seinem höchsten Stande in derselben Frist herabgegangen. Die Zahl der Tübinger Metzger ist reichlich funfzig: aber es ist eine unbezweifelte und bekannte Thatsache, dass dieselben gemeinsam den Preis feststellen. Desgleichen die Bäcker, deren Zahl noch grösser ist. Einwohnerzahl von Tübingen 8—9000.

[2]) Und damit zugleich auch den praktischen Quietismus: denn unter der Voraussetzung, dass die Ausgleichung, mit andern Worten die Gleichheit und Gerechtigkeit, sich mechanisch von selber vollzöge, lähmte man die Kraft des Handelns, welche auf die Ausgleichung sich richten wollte; da sich angeblich alles von selber machte, so schien es unnöthig, auszuspähen, wo das Handeln einzugreifen hätte. Beweise der Erfahrung dafür sind, dass unter der Herrschaft der Theorie von der Ausgleichung des Lohnes sich in England die erstaunlichsten Verschiedenheiten bis zu dieser Stunde erhalten haben; vgl. den oben bereits angeführten Aufsatz von Cliffe Leslie, Agricultural wages, Fortnightly Review, June 1, 1874. Es ist sehr merkwürdig, wie sich principiell ganz verschiedene Anschauungen an gewissen Puncten berühren: so zeigt die Savigny-Puchta'sche Auffassung des Rechtes als eines organischen Werdens den jener mechanischen Theorie analogen Irrthum, dass sie den Werth des

An welche Zuversicht hängt sich denn die Annahme der freien Concurrenz? Man nimmt an, der Eigennutz treibe jeden, im Interesse des Absatzes bei der Concurrenz anderer Verkäufer so weit mit seinem Preise herabzugehen, als es irgend das übliche Minimum des Gewinnes (Lohnes) gestattet [1]. Vollkommen eben so viel Glauben aber verdient die andere Annahme, dass die einzelnen Anbietenden (Nachfragenden) sich zusammenthun, um „nicht den Preis zu verderben“. Die Möglichkeit der letzteren Uebung wird in dem Maasse befördert, als die Zahl gering, das Zuströmen neuer Mitwerber erschwert ist (durch Capitalbesitz, Kenntnisse, Herrichtung eines neuen Unternehmens u. dgl. m.) und als die wirthschaftliche Gestaltung des Gewerbes auf eine Concentration in wenigen Händen hinarbeitet. In keinem Falle aber, oder doch nur sehr ausnahmsweise, ist das Ab- und Zuströmen der Mitwerbenden in den einzelnen Gewerben so einfach und schnell, wie es die Hypothese uns vorstellt. Die gegenwärtige Tendenz der gesammten Industrie auf concentrirten Betrieb, welcher selbst die eminent localen Gewerbe zu ergreifen begonnen hat [2], ist nach aller Wahrscheinlichkeit ein bedeutsamer Factor zur Beseitigung der Concurrenz in der Festsetzung der Preise und zur Ersetzung derselben durch die Coalition. Freilich wird auch die Coalition mannigfaltige einschränkende Rücksichten nehmen müssen bei dieser Fest-

lebendigen Handelns unterschätzt und ein pflanzenähnliches Wachsen an die Stelle menschlichen Ringens setzt. Vgl. R. v. Ihering, der Kampf um's Recht, 3. Aufl. S. 31. Wien 1873.

[1]) Am frühesten ist diese Annahme durch Thatsachen berichtigt worden in der Lohnfrage: bekanntlich sagt schon Ad. Smith (Inquiry Book I, ch. VIII, vol. I, p. 103): „The masters being fewer in number can combine much more easily and the law besides authorises . . their combinations, while it prohibits those of the workmen“.

[2]) Im Jahre 1872 (Statist. Abstract 1873) exportirte England 6,949,560 Paar Stiefel und Schuhe im Werthe von £ 1,695,248, gleich einer runden Summe von 11½ Mill. Thalern. Ein merkwürdiges Beispiel ist heute die Versorgung Europa's durch wenige grosse Biscuit-Fabriken in England, in Concurrenz mit dem bestehenden localen Bäckergewerbe.

setzung der Preise — Rücksichten, auf welche hier nur eingegangen werden kann, sofern es sich um die Eisenbahnen handelt —, aber das ändert nicht die Thatsache, dass die Concurrenz fehlt[1]) und an deren Stelle das wohlverstandene oder auch das schlechtverstandene Interesse der Verkäufer (Käufer) den Preis bestimmt. —

Es ist nicht möglich, an dieser Stelle die theoretische Erörterung weiter zu verfolgen; vielmehr muss ich mich, soweit die vorliegenden Untersuchungen in Betracht kommen, damit begnügen, durch sie selber den Anstoss zu weitergehendem Nachdenken im Sinne der obigen Andeutungen zu geben. Nur ein allgemeiner Gesichtspunct soll hier noch hervorgehoben werden. Mir scheint, wir haben uns durch die Vorstellungen von mechanischen Kräften, die sich im Wirthschaftsleben vollzögen, durch ihre ewig erneute Wiederholung, wie durch einen Sirenengesang betäuben lassen. Wir haben für „Gesetze“ oder „Principien“ genommen, was im besten Falle nur Bilder, in Wahrheit schiefe Bilder des wirklichen Lebens und seiner Vorgänge waren. Das Bild von dem Ocean, dessen Oberfläche zwar stets bewegt ist, aber der dennoch stets sein Niveau bewahrt, ist uns allen geläufig; und solcher Bilder gibt es die Fülle. Sie stimmen alle darin überein, dass sie die harmonische Selbstbewegung von Naturkräften der Auffassung des Verkehrslebens unterschieben. Wir können nun aber in den Fällen des täglichen Lebens auch jeder andern Gattung beobachten, wie solche Vergleiche, welche Erscheinungen verschiedener Kategorien in Zusammenhang bringen, zuerst geistreich, dann hinkend, zuletzt sich als falsch erweisen. So ist es mit der mechanischen Vorstellung vom

[1]) Der Scholasticismus der „Concurrenz“ erreicht seinen Gipfel in den Träumereien von Bastiat (Harmonies économiques ch. X). Sie ist ihm: „un phénomène indestructible, par conséquent providentiel . .“ und eine segensreiche Folge davon ist z. B., dass „la houille de Newcastle est prodiguée à titre gratuit, comme l'eau du torrent, à la seule condition de prendre la peine de l'aller chercher ou de restituer cette peine à ceux qui la prennent pour nous (Harmonies 5. edit. 1864 p 362).

Wirthschaftsleben gegangen. Sie war, da sie zuerst verkündet wurde, eine geistvolle und für die junge Wissenschaft fruchtbare Hypothese, welche zunächst einmal in lebhafter, ja begeisternder Weise auf gesetzlichen Zusammenhang hinwies, an Thatsachen, welche bisher niemals systematisch und regelmässig grob empirisch aufgefasst worden waren. Dies Verdienst gebührt den Physiokraten in erster Reihe [1]). Dass dieser geistvolle Anstoss über seinen für die Wissenschaft fruchtbaren Zweck weit hinaus in ein breites Gewässer volkswirthschaftlicher Aufklärung verlaufen musste, deren es bedurfte, um den Nachweis der providentiellen Naturgesetzlichkeit der modernen Capitalwirthschaft zu liefern, das ist aus wissenschaftlichen und aus höheren praktischen Gründen höchlich zu bedauern. Dass die niederen praktischen Gründe bei jenen Naturgesetzen um so lebhafter interessirt waren, das erklärt zugleich, wie es gekommen ist, dass England, jenes Land der Induction, der Thatsachen, der Nüchternheit, für jene Fictionen das Breiteste und Flacheste geleistet hat. Der deutschen Wissenschaft gebührt die Anerkennung, dass sie solchen Einflüssen mit demjenigen Rückhalte widerstanden hat, welchen eignes Denken und namentlich eigne Forschung ihr an die Hand gaben. In denselben Tagen, wo eine zu ihrer Zeit gefeierte Grösse, Nassau Senior, einem Chemiker rühmend entgegenhielt, dass, während dieser sich im Laboratorium quäle, um Entdeckungen zu machen, er, der Nationalökonom, jeden Augenblick im Spazierengehen neue Gesetze entdecken könne [2]) — in denselben Tagen sass einer der ehrwürdigsten deutschen Gelehrten, Carl Heinrich Rau, und suchte mit rührendem Fleisse ein ungeheures Material von Thatsachen zu verarbeiten; und unsere Wissenschaft hat solche Traditionen niemals vergessen [3]). Wie aber die allgemeinsten Fragen jeder Wissenschaft die höch-

[1]) Vergl. meinen Aufsatz über „Boisguillebert", Tübinger Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft 1869.

[2]) Daily News, January 22, 1874.

[3]) Vgl. Knies, die politische Oekonomie vom Standpuncte der geschichtlichen Methode, 1853, S. 233.

sten und letzten und schwierigsten sind, so hat auch die deutsche Nationalökonomie jene allgemeinen Hypothesen, wie die von der Concurrenz, stehen lassen, während sie sich specielleren Fragen zuwandte. Jedoch jene Hypothesen sind darum nicht acceptirt, nicht ein Stück des Lehrgebäudes geworden; sie sind im besten Falle ein Bretergerüst zum Baue gewesen, das man niederreisst, wenn der Bau selber sich erhebt.

Wir haben uns sagen lassen: das Streben nach dem höchsten Gewinne treibe Alle an, dasjenige Gewerbe aufzusuchen, welches den höchsten Gewinn abwerfe, und veranlasse umgekehrt, dass alle diejenigen Gewerbe verlassen werden, welche niedrigen oder zu niedrigen Gewinn abwerfen; in Folge dessen entstehe in allen Gewerben, je nachdem der Gewinn darin niedrig oder hoch ist, ein Ab- und Zuströmen der daran Theilnehmenden, welche in Mitwerbung die Erzeugnisse des Gewerbes anbieten und durch ihre Mitwerbung den Gewinn herabdrücken, so weit herab, bis er an die Grenze kommt, wo der übliche Gewinn gemacht wird; ist die Mitwerbung dazu nicht ausreichend, so strömen Mitwerber hinzu; ist sie zu gross und drückt sie den Preis unter den üblichen Gewinn herab, so strömt die nöthige Anzahl ab in ein anderes Gewerbe [1]).

Vergleichen wir dieses „Gesetz“ mit dem realen Leben. Da es sich im wirklichen Wirthschaftsleben nicht um Wassermassen handelt, welche nach physikalischen Gesetzen ein Niveau suchen, sondern um Menschen von sehr verschiedener Artung und unter sehr verschiedenen Umständen in sehr verschiedenen Verhältnissen des Verkehrs: so ist es doch wohl nothwendig, dass man die Augen aufmache, um zuzusehen, wie sich denn im Ernste jenes Zuströmen und Abströmen von Menschen und menschlichen Zuständen verwirklicht. Es wird behauptet, grössere Gewinne reizen neue Unternehmer an (ebenso grössere Löhne neue Arbeiter), und

[1]) **Hermann, Staatswirthschaftliche Untersuchungen. 2. Aufl. 1870. S. 417—420.**

umgekehrt stossen zu niedrige Gewinne (und Löhne) eine Anzahl von Menschen aus dem Gewerbe ab. Als Hinderniss dieser Tendenz hat man üblichermaassen nur die Uebertragung von fixen Capitalien und speciellen Geschäftskenntnissen hervorgekehrt. In Wahrheit sind dieses indessen durchaus nicht die Haupthindernisse. Ein viel grösseres Hinderniss ist vor allem die Thatsache, dass man gar keine Mittel besitzt, die wirklich gemachten Gewinne und Aussichten aller der verschiedenen Capitalanlagen und Unternehmungen zu kennen. Es gibt keinen einzigen Capitalisten in London, welcher nur die Namen, ja nur die Anzahl der in London betriebenen Gewerbe kennt, wie sie das London Directory enthält; London umfasst aber noch lange nicht alle Gewerbe des Landes, noch viel weniger der Erde. Vollends weiss kein Mensch irgend etwas Zureichendes über die Gewinne, welche in den einzelnen Gewerben gemacht werden; besässe man indessen eine zuverlässige Statistik derselben, so würde sich nach den fragmentarischen Proben, welche gelegentlich und ausnahmsweise zur Kenntniss gelangen, deutlich offenbaren, dass ein fester Gewinnsatz nach der Fiction der Wassertheorie überhaupt nicht erzielt wird, sondern dass die einzelnen Unternehmer sehr verschiedene Gewinne machen und jeder für sich wiederum in jedem Jahre veränderlichen Gewinn (abgesehen etwa von einzelnen besonders stetigen Gewerben). An den Resultaten eines, freilich kaum als typisch zu betrachtenden Unternehmens, des Versicherungsgeschäftes[1]), ist vor wenigen Jahren in England nachgewiesen worden, dass das Ergebniss war: extreme Gewinne der Einen und extreme Verluste der Andern — ein Durchschnitt aus beiden wäre hier ein sehr falscher Ausdruck des wirklichen Gewerbsgewinnes; und was zieht nun wohl die Leute an, sich diesem Gewerbe zuzuwenden, was stösst sie ab und veranlasst sie, anderswo ihr Capital fruchtbar zu machen? Es zeigt sich hier zugleich die Hoffnungslosigkeit des unglücklichen Be-

[1]) Vgl. Cliffe Leslie, Academy, June 27, 1874, wo Leslie gegen Cairnes die alte abstracte Theorie vortrefflich bekämpft.

mühens, den Unternehmergewinn auf ein „Gesetz“ zu reduciren und wohl gar einen „Unternehmerlohn“ (für schlaflose Nächte u. s. w., vielleicht auch für verdorbenen Magen) zu construiren: so etwas ist nur möglich, wenn man abstract düftelt, statt in das Leben zu blicken. Gesetzt selbst, man kennte die gemachten Gewinne alle, so wäre es doch sehr bedenklich — in einer Zeit so lebhafter Bewegung der Production und des Verkehrs — aus den bisherigen Gewinnen auf die Zukunft zu schliessen. Alle die störenden Ursachen, welche abwechselnd oder miteinander von Jahr zu Jahr den gleichmässigen Gang des Unternehmens und seiner Erfolge unmöglich machen, müssen hier erwogen werden, können aber für den besonderen Fall nicht vorausberechnet werden: Aenderungen in der Production und im Absatze, im internationalen Verkehr, Schwankungen des Creditmarktes, Handelskrisen, Jahre der Theuerung oder des Ueberflusses, Kriege und andere politische Ereignisse, neue Entdeckungen und Erfindungen — das sind Momente, welche solche Vorausberechnungen im heutigen Wirthschaftsleben Lügen strafen [1]). Welche Enttäuschungen daher, zumal in Zeiten speculativer Anregung und Aufregung!

Der einzige reale Boden im Wirthschaftsleben für jene Theorie ist die Börse der Werthpapiere, und in der That hat von dort seine Anschauungen von demselben derjenige Mann entlehnt, welcher sie am scharfsinnigsten entwickelt hat. Auf der Börse ist es richtig, dass nach Ricardo's Fiction das Geldcapital ab- und zufliesst je nach dem Ertrage jeder

[1]) Wie aber selbst der erkannte Vortheil sich langsam in die Praxis übersetzt, und zwar selbst in Zuständen, welche heute als das Muster ökonomischer Consequenz erscheinen, das lehrt ein sehr sachkundiger Zeuge, James Caird, Brief an die Times, January 3, 1874. Erst unter dem Drucke der Noth um Arbeitskräfte bei der Ernte von 1873 haben die englischen Landwirthe in grösserem Maassstabe Mähemaschinen eingeführt, bis auf etwa 40 000 Stück, welche die Arbeit von 400 000 Mann, und besser, verrichten. Die ganze Getreideernte von Grossbritannien kann, nach Caird, in 12 Tagen mit 80 000 Maschinen (1 auf 120 acres) gemäht werden. „Here is an immense saving which nothing but necessity would have driven the British farmer to discover.“

einzelnen Werthpapieranlage; dort ist es richtig, dass bis auf kleine Bruchtheile der Zins in's Gleiche gesetzt wird durch Kauf und Verkauf der verschiedenen Papiere; dort ist es namentlich Thatsache, dass man die wirklichen Erträge kennt und dem entsprechend Capital hergibt oder zurückzieht. Aber Kauf und Verkauf der Börsenpapiere ist mit nichten gleichbedeutend mit dem Ab- und Zuströmen des Capitals in verschiedenen Gewerben. Wenn heute die Dividende der London Joint Stock Bank 25, der London and Westminster Bank 24 Procent beträgt, so folgt daraus für die Börse nur, dass die Antheilscheine jener Bank entsprechend hoch bezahlt werden; es wäre aber ein grosser Irrthum, anzunehmen, dass die Folge jenes hohen Gewinnes ein Zufluss von Capital in das Gewerbe der Depositenbanken sein werde, welcher den Gewinn auf den „üblichen" Satz herabbringt. Umgekehrt belehrt uns solch' ein Beispiel, wo die Gewinne zu Tage liegen, dass aus mancherlei Gründen (Alter, Glück, Respectabilität, Ausdehnung) die eine Bank 20 Procent Jahresgewinn macht, während eine andere am selben Orte kaum die Hälfte, eine dritte aber vielleicht nicht den vierten Theil des Gewinnes erzielt: und dieses nicht in einem einzelnen Jahre, sondern in einer Reihe von Jahren.

Doch kehren wir zu unserem besondern Gegenstande jetzt zurück. Ich glaube, dies hat sich aus den vorangegangenen Betrachtungen ergeben, dass erstens die Concurrenz keine Nothwendigkeit ist, dass sie vielmehr in wichtigen Fällen durch Coalition ersetzt wird, wo man die Concurrenz theoretisch sich wirksam gedacht hat, und dass zweitens das Ab- und Zuströmen der mitwerbenden Kräfte eine Abstraction ist, welche, im wirklichen Leben vielfach gebrochen und gehemmt, nicht geeignet ist, für die supponirte Offenhaltung der Concurrenz in allen „freien" Gewerben Bürgschaft zu leisten. Hiernach scheint es, dass Eisenbahnmänner und Andere in der Berufung auf die allgemeinere Erscheinung der Coalition statt der Concurrenz Recht haben; sie gehen nur darin zu weit, dass sie die besonderen Vortheile der Coalition, welche Eisenbahngesellschaften begünstigen, nicht genug hervor-

kehren. Solche Vortheile sind die sehr geringe Zahl der Mitwerber, die grosse Capitalmasse nebst der Zeitdauer, welche für ein Concurrenzunternehmen nothwendig ist, zudem die eigenthümliche wirthschaftliche Natur der Eisenbahn, dass ein solches Concurrenzunternehmen meistens eine volkswirthschaftliche Vergeudung wäre; weiter der ausschliessliche National- (weil örtlich gebundene) Charakter der verkauften Leistung, mit welcher niemals ein anderes Land in Wettbewerb treten kann — ein Vorzug, dessen Mangel in andern Gewerben, etwa im Kohlen-, Eisen-, Maschinengewerbe, die Coalition nicht vollständig ausschliesst, aber doch wesentlich beschränkt oder erschwert. Aber sicher ist: es gilt nicht bloss von den Eisenbahnen, was Robert Stephenson vor dem Ausschusse vom Jahre 1853 sagte: „where combination is possible, competition is impossible“[1]), wenn anders es gestattet ist, von der Combination „in the long run“, auf die Dauer, zu reden, ebenso wie man bisher immer von der Tendenz der Concurrenz „auf die Dauer“ geredet hat. Die Eisenbahnen ihrerseits haben sich verhältnissmässig schnell und selbst unter scheinbar ungünstigen Umständen der Combination bedient.

Wenn man die Eisenbahnkarte von England betrachtet, so wird man keinen Theil des Königreichs finden, welcher — dies ist die Schilderung des Directors der London and North Western aus dem Jahre 1853 [2]) — in dem Grade von Eisenbahnlinien durchschnitten und durchwoben ist, wie die Grafschaft Lancashire und Yorkshire. Da waren die East Lancashire, die Lancashire and Yorkshire, die London and North Western, die Midland, die North Union, die Blackburn and Darwen und ungefähr sechs Canäle; und dennoch gab es damals schon keinen Theil des Landes, in welchem ein so enges Bündniss zwischen allen diesen Bahnen und Canälen bestand; „in Wahrheit sind sie mit einander eine sehr glückliche Familie“[3]); sie haben sich vereinigt, ihre Einnahmen in eine

[1]) Evid. qu. 885.

[2]) Evid. Committee 1853, Captain M. Huish qu. 1208—1215.

[3]) in fact it is a very happy family.

gemeinsame Casse geworfen und haben dieselben zu festen Verhältnissen repartirt. Und in einem Verwaltungsberichte jener Tage meldet der Verwaltungsrath der Lancashire and Yorkshire seinen Actionären „mit Vergnügen den Fortbestand freundschaftlicher Beziehungen zu den benachbarten Gesellschaften, zu deren Erhaltung er entschlossen ist, so viel in seinen Kräften steht, beizutragen.“ Rechtschaffener als die freundschaftlichen Beziehungen, von denen die Urbilder dieses Stiles zu reden pflegen, sind jene Vorsätze gehalten worden. —

β. Es bleibt uns jetzt übrig, zu untersuchen, was der Verkehr von dem, durch keine Concurrenz beschränkten, Ermessen der Eisenbahngesellschaften für die Festsetzung der Tarifsätze zu erwarten hat.

Dieses Ermessen kann bestimmt werden durch Eigennutz, Ehrgeiz, Herrschsucht, Gemeinsinn, und die egoistischen Triebe wiederum können sich verschieden verhalten zu dem gemeinnützigen Erfolge der Tarife, sei es harmonisch, sei es disharmonisch; endlich kann das wirkliche Interesse der Eisenbahngesellschaft, sei es aus Missverstand, sei es wegen schlechter Handhabung (Actiengesellschaften), bei den Tarifen nicht rechtzeitig oder überhaupt nicht durchgesetzt werden.

Fragen wir die Thatsachen um Antwort auf jene Möglichkeiten, so empfangen wir ein keineswegs einheitliches noch einfaches Bild von der wirklichen Handhabung der Macht der Eisenbahnverwaltungen zur Feststellung der Tarife. Alle jene Momente sind in verschiedenen Fällen in verschiedener Mischung, jedes irgendwo in irgend einem Maasse, in Thätigkeit getreten: der Eigennutz aber, und nicht immer der wohlverstandene, noch weniger der immer gemeinnützige, hat weitaus die Hauptrolle gespielt.

Die vielfältigen Erörterungen der Differentialtarife, welche wir in dem folgenden Abschnitte näher kennen lernen werden, haben so ziemlich allen Vertretern des Eisenbahninteresses für das Geständniss den Mund geöffnet: wir nehmen so viel, als wir bekommen können, so hoch wie möglich und so nie-

drig wie nöthig [1]). Bei dem Druck auf die Fahrsätze, welchen die Concurrenz der See, gegenwärtig noch, bei allen Linien, welche mit ihr wetteifern, ausübt, und dem daraus entstehenden Nachtheile für andre Strecken, welche durch ihre Lage der Concurrenz der See nicht theilhaftig sind und in Folge dessen desto höhere Tarifsätze aufbringen müssen, ist naturgemäss ein Differentialtarifsystem vom grossartigsten Maassstabe entstanden, welches stets erneute Klagen hervorruft: auf diese Klagen wird regelmässig mit dem oben angeführten Grundsatze geantwortet, wenn auch in verhüllten Worten oder auf Umwegen.

Der Secretär und General-Superintendent der Great Western, Mr. Saunders, welchen wir aus dem Jahre 1844 kennen als den Vertreter der „High school of non-interference", wie ihn Gladstone bezeichnete, sagte mit der ihn auszeichnenden Offenheit bereits vor dem Unterhausausschusse vom Jahre 1853 auf die Frage, ob die Kosten einer Bahn zu den von der Bahnverwaltung festgesetzten Tarifen in einem Verhältnisse stünden [2]):

„Die Sätze werden nicht bestimmt durch das, was etwa auf Bau und Betrieb an Kosten verwendet worden, sondern lediglich durch die Berechnung, bei welchen Sätzen man den grössten Reinertrag aus dem Verkehr erlangen kann;... man verlangt hohe Sätze, wenn man denkt, man kann sie bekommen [3])... Daher ist meine Antwort, ich glaube, dass die Coalitionen da, wo zuvor Concurrenz bestanden, die Sätze steigern werden". Und an einer anderen Stelle wiederholt Saunders: „wir verlangen stets Sätze von solcher Höhe, als wir geeignet glauben, den höchsten Reingewinn in die Taschen unserer Gesellschaften zu bringen, und wir werden jederzeit

[1]) Allport Evid. Royal Commission 1866 qu. 13749: I apprehend that if a railway company or any man in business can make 5 per cent profit, he will transact business for the sake of that 5 per cent, but if he could get 10 per cent, he would be too glad to get it, and if he could get 40 per cent he would be still better pleased; that is what nfluences all railway companies.

[2]) Evid. 1853 qu. 1382—88, 1506—09.

[3]) they charge more, because they think they can get it.

fortfahren, dies zu thun; es kann keinen andern Zweck als den für uns geben, den besten Ertrag für unsere Anlage zu erzielen, gleichviel wie gross unsere Ausgaben gewesen sind". Auf demselben Posten, welchen damals Saunders bei der Great Western bekleidete, ist jetzt sein Sohn wirksam [1]).

Vor der königlichen Commission in den Jahren 1865 und 1866, aus Anlass namentlich der Beschwerden über die Differentialsätze, erscheint eine Reihe gleicher Zeugnisse.

Sie geben zu, wird der Director der London and North Western von Lord Stanley gefragt, dass da, wo Concurrenz gegen Sie vorhanden ist, Sie zu dem niedrigsten Satze befördern, welcher vereinbar ist mit der Erzielung irgend welches Gewinnes, und dass da, wo keine Concurrenz gegen Sie ist, Sie zu dem höchsten Satze befördern, welcher erreichbar ist, ohne den Verkehr zu vertreiben? — Ohne Zweifel, lautet die Antwort darauf [2]).

Der Director der North Eastern, Captain W. O'Brien, erklärt: Die Festsetzung der Tarife wird in Wirklichkeit durch das bestimmt, was nach unserer Ansicht der Verkehr wohl vertragen kann — natürlich innerhalb der parlamentarischen Maxima [3]). Also, fragt weiter der Commissioner Mr. Glyn, werden die Tarife mehr nach commerciellen Grundsätzen als nach irgend einem anderen Princip bestimmt? — Ganz offenbar. Das Eisenbahnsystem ist eingerichtet — und die Gesetzgebung hat es wohlüberlegt eingerichtet — auf commercielle Grundsätze, und danach wird es gehandhabt. Wir verlangen einen höheren Satz, soweit wir meinen, der Artikel werde ihn tragen können, und wenn es ein niedrigerer Satz sein muss, so denken wir, wir müssen das Gut entweder für den niedrigen Satz befördern oder wir bekommen es gar nicht; dies hat indessen gar keinen Einfluss auf die Sätze, welche wir da verlangen, wo wir die höheren Sätze erlangen können.

[1]) Railway Intelligence January 1873, p. 54.

[2]) Royal Commission Evid. qu. 11407.

[3]) ibid. qu. 11971: in reality it is regulated by what we think the traffic will fairly bear.

Wir verlangen einen niedrigeren Satz beispielshalber für Holz von Newcastle nach Hull, weil es sonst zur See befördert werden würde [1].

Der Director der Great Western erklärt: solange als wir unsere Tarife innerhalb der vom Parlament auferlegten Maxima halten, haben wir nur zu berücksichtigen, was der Verkehr wird vertragen können [2]. — Ja, eine sehr bemerkenswerthe Ergänzung und Erläuterung erhält dieser Grundsatz aus demselben Munde, indem er bei der Aussage über Vorzüge und Nachtheile der eigenen Kohlenwaggons der Kaufleute bemerkt:

„... Ferner sage ich, bei Feststellung der Tarifsätze für Beförderung in den Wagen der Kunden ziehen wir in Erwägung, dass wir ihnen eine Summe gewähren müssen, welche sie in den Stand setzt, den Wagen zu stellen. Und wenn sie jährlich etwa £ 15 aus dem Wagen machen können, so sollten sie vollständig zufrieden sein, weil wir niemals ihnen erlauben würden, etwa £ 20 oder £ 30 zu machen [3]. Wir würden dann die Sätze erhöhen, weil sie im Stande wären, diese zu bezahlen [4].

Percy Morris, Director der North Staffordshire, wird von Sir Rowland Hill gefragt: könnte man das Princip nicht kurz so ausdrücken, dass die Eisenbahngesellschaft denjenigen Satz verlangt, von welchem sie glaubt, dass er den grössten Gewinn abwerfen wird? Und er antwortet darauf: Unzweifelhaft, es ist lediglich eine Frage des Reinertrages [5].

John Hawkshaw, der hervorragende Eisenbahn-Ingenieur, sagt aus, er könne nicht einsehen, wie man erspriesslicher für die Eisenbahntarifsätze Normen feststellen sollte, als für die Preise von Baumwolle. Ich glaube, fährt er fort, dass die Aufgabe jeder Eisenbahngesellschaft nothwendigerweise

[1]) ibid. qu. 11972—79.

[2]) Grierson ibid. qu. 13493—95.

[3]) because we never would allow them to make say 20 l. or 30 l. a waggon.

[4]) qu. 13501.

[5]) qu. 14227.

die ist, ihre Tarife so einzurichten, dass sie sich den höchstmöglichen Gewinn sichert. In der That kann man sich eine Eisenbahngesellschaft gar nicht vorstellen, die nach irgend einem anderen Grundsatze handelt, und daher können ihre Verwaltungsräthe, ihre Beamten und ihre Bediensteten bloss einen Zweck haben, den höchstmöglichen Betrag des Einkommens zu erlangen [1].

C. E. Stewart, Secretär der London and North Western seit etwa zwanzig Jahren, sagt aus: die Eisenbahngesellschaften fragen nur danach, was ihr eignes Interesse ist in diesem und in allen Fällen, und wenn Zeugen vor das Parlament kommen mit der Behauptung, eine Eisenbahngesellschaft thue das nicht, sondern kümmere sich um das öffentliche Interesse, so glaube ich ihnen niemals. Daher sage ich, dass ich der Ansicht bin, falls das Parlament nach dem, was die Eisenbahngesellschaften für das Publicum gethan haben, statt nach dem, was die Unternehmer neuer Projecte für den Fall der Zulassung versprechen, gesetzliche Maassregeln träfe, würde das Publicum besser daran sein als es gegenwärtig ist [2].

C. W. Eborall, Director der South Eastern, antwortet auf die Frage: Sie basiren Ihre Sätze lediglich darauf, wovon Sie annehmen, es werde der Eisenbahngesellschaft den grössten Ertrag bringen? „Ganz gewiss“ [3].

Uebereinstimmend mit diesen Zeugnissen führt das sachkundigste Mitglied derselben Commission, Mr. Ayrton, einen beschwerdeführenden Kornhändler aus Derby dadurch ad absurdum, dass er ihm nachweist, die Eisenbahngesellschaften benehmen sich bei der Tariffeststellung gerade so, wie er es in seinem Geschäfte und wie man es in allen Geschäften thut: man sucht so viel wie möglich zu profitiren [4].

Die Ergänzung dieses von allen Seiten anerkannten Grundsatzes bei der Feststellung der Tarifhöhe in seiner Be-

[1] qu. 14407—13.
[2] qu. 14745.
[3] qu. 16188.
[4] qu. 8910—14.

deutung für das gemeine Interesse finden wir in Aussagen wie den folgenden niedergelegt.

Captain O'Brien sagt bei Erörterung der Erleichterungen zur Entwickelung des Passagierverkehrs in dritter Classe: Freilich mag in Folge derselben ein Passagier öfter reisen; aber es würde sich der Gesellschaft nicht so gut bezahlt machen; wenn man eine Person einmal für zwei Pence befördert, so ist es besser, sie dieses eine Mal für zwei Pence zu befördern, als zwei Mal je für einen Penny [1]).

Das Parlamentsmitglied Daniel Gooch, der Vorsitzende des Verwaltungsrathes der Great Western, zuvor 27 Jahre lang Maschinen-Ingenieur derselben Bahn, gibt folgendes Zeugniss [2]):

„Wir kümmern uns nicht sowohl um die Roheinnahme als um den Nettoüberschuss".

Und darauf wirft Captain Galton, ein Mitglied der königlichen Commission, die Frage ein: Wenn Sie weniger zu einem höheren Satze beförderten, würden Sie dabei mehr gewinnen? „Unzweifelhaft". Gilt das nur für Passagiere? „Nein, es gilt für Alles."

Schon die letzteren Geständnisse genügen, um die bisweilen sogar noch in England geäusserte Phrase von der Identität der Interessen zu vernichten.

Wird sie geäussert, so widerlegt sie sich regelmässig selber durch die positiven Behauptungen desjenigen, welcher sie eben ausgesprochen. Es ist ja dem Instincte des Individuums ein süsses Gefühl, dass seine rücksichtslose Bethätigung harmonisch sei mit den Ansprüchen der Gesammtheit; als den naiven Ausdruck eines von systematischem Denken unbeirrten Empfindens werden wir jene Vorstellung daher erträglich finden müssen. Aber bedauernswerth ist es, wenn dergleichen in dem Stile der Börsenberichte als „Wissen-

[1]) qu. 12276: if you carry a man one journey for two pence, it is better to carry him that one journey than two journeys at one penny each.

[2]) qu. 17479—81.

schaft“ vorgetragen und gar von Andern als „Wissenschaft“ angenommen wird.

Die ganze Schiefheit jener Phrase zeigt sich, wenn sie dahin ausgesponnen wird, dass derjenige Preis, „welcher die höchste Rente ergibt, ein wohlfeiler ist“, wohl gar mit dem Zusatze: „das brauchen wir nicht erst nachzuweisen“ [1]). Es wäre doch mindestens sehr wünschenswerth, dass nachgewiesen würde, was unter „wohlfeil“ verstanden werden soll. Dieser Ausdruck ohne eine deutlichere Bestimmung ist gerade so vag, wie der andere von dem „wahren Interesse“ oder dem „dauernden Interesse“, wohinter sich englische Eisenbahnmänner stets verschanzen, wenn sie von der Identität ihrer Interessen mit dem öffentlichen Interesse gelegentlich reden und doch nicht zu behaupten wagen, ihr Interesse in seiner eben erörterten Wirksamkeit besitze jene Identität [2]). In England bezeichnet man es in deutlichem Anklange an die Doctrin, aus welcher dieser Satz von der „Wohlfeilheit“ fliesst, als das „free trade principle“, welches den wohlfeilen Tarifen zu Grunde liege [3]) — deshalb, weil bekanntlich die „freetrade“-Doctrin mit anderen Lehren auch die aufstellt, niedrigste Sätze (bei Post, indirecten Steuern u. s. w.) erzielen den höchsten Ertrag. Dies ist offenbar ein Unsinn; denn danach würde derjenige Satz, welcher Null am nächsten stünde, den grössten Ertrag abwerfen. Wenn aber eingewendet wird, so sei das niemals gemeint gewesen, dann ist man berechtigt, zu fragen: welche Norm gibt es denn für jene Wohlfeilheit? Etwa das, was die Käufer, oder das, was die Verkäufer wohlfeil nennen? Offenbar sagt jener „Grundsatz“ entweder etwas Unsinniges aus — und das thut er, wenn man ihn so versteht, wie er hingestellt wird; oder aber er sagt gar nichts und

[1]) Otto Michaelis, Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Culturgeschichte 1863 Band II, S. 26. Vgl. S. 28—32; auch dieselbe Vierteljahrsschrift 1864 Band V, S. 70—72.

[2]) Vgl. Royal Commission 1866, Clarke Evid. qu. 12843. Joint Committee 1872 Evid. Cawkwell qu. 176—177. Price qu. 3849.

[3]) Evid. 1872 Allport qu. 441.

kleidet nur eine Frage in die Form einer Behauptung — das thut er, wenn man ihn cum grano salis versteht [1]).

Wie sich nun in den englischen Tarifen der Eigennutz der Eisenbahngesellschaften bethätigt hat, das werden wir in den folgenden Abschnitten kennen lernen. Es liegt uns hier noch ob, nach den anderen Momenten zu fragen, welche etwa ausser dem oben durch so zahlreiche Zeugnisse bekundeten wirksam sind.

Es fragt sich zuvörderst, inwieweit gelingt es den Eisenbahngesellschaften, ihren Eigennutz in dem Streben auf höchsten Gewinn durchzusetzen? Wir sehen hier von den parlamentarischen Tarifgrenzen ab, da es geeigneter scheint, dieselben später zu betrachten; wir sprechen hier vielmehr nur von den Hindernissen, welche die Eisenbahngesellschaften und der Eigennutz an sich selber haben.

Einmal ist es klar, dass der Eigennutz an sich schon nicht immer „erleuchtet" ist, dass er nicht immer das „wohlverstandene" Interesse durchsetzt; zweitens bereitet dafür die Brechung seiner unmittelbaren Bethätigung durch das Medium der Verwaltung einer Actiengesellschaft eigenthümliche Schwierigkeiten.

Wir kennen bereits die Worte des Ausschussberichtes vom Jahre 1872, welcher vor der Annahme warnt [2]), das Privatinteresse spiele in diesen grossen Unternehmungen dieselbe Rolle, wie in gewöhnlichen Unternehmungen, die wirk-

[1]) Verständiger ist das Princip der „Wohlfeilheit" formulirt von Dr. Alex. Meyer, Verhandlungen des 14. Congresses deutscher Volkswirthe 1873 S. 97: „Man soll mit Tarifherabsetzungen für jeden einzelnen Artikel und für jede Route so lange fortfahren, als die Vermehrung der Umsätze durch die Herabsetzung der einzelnen Posten einen grösseren Reingewinn für die Eisenbahn übrig lässt." Und so versteht es wohl auch Oberbaurath Scheffler, wenn er (Statist. Beitrag zu der Eisenbahntariffrage 1873, S. 9) sagt, es sei das Interesse der Eisenbahnverwaltungen, „den Tarif auf das zulässige Minimum herabzusetzen." Dem ist nur die Frage entgegenzusetzen, wie es denn mit der „Wohlfeilheit" bestellt ist, falls die Herabsetzung zu keinem grösseren Reingewinne führt.

[2]) Report Joint Committee p. XXIX. Vgl. oben S. 36—44.

lich von Privaten im eignen Interesse geleitet werden: denn bei ihnen werde die Leitung gehandhabt durch eine mächtige Büreaukratie von Verwaltungsräthen und Beamten, und die wirklichen Leiter des Unternehmens seien weit entrückt von dem Einflusse der Antheilsbesitzer, welche zu einem grossen Theile eine fluctuirende und hülflose Masse sind; die Geschichte der Eisenbahnunternehmungen zeige, wie oft ihre Interessen der Politik, den Speculationen oder den Leidenschaften der wirklichen Leiter geopfert worden sind.

Der Charakter der also gekennzeichneten Eisenbahnverwaltungen als grosser büreaukratisch geleiteter Körperschaften bringt es mit sich, dass durch das Verhalten der wirklichen Leiter des Unternehmens das Interesse der Gesellschaft auf höchsten Gewinn in der Festsetzung der Tarife, wie in anderen Dingen, hintangesetzt werden kann.

Dass in der That das Interesse der Gesellschaft nicht mit dem Interesse der Leiter zusammenfällt, ist zunächst offen genug durch die verhältnissmässig geringe Summe der Antheils-Qualification ausgedrückt: so beträgt dieselbe für die Mitgliedschaft des Verwaltungsrathes der London and North Western, desjenigen Verwaltungsrathes, welcher über ein Vermögen von nahezu 70 Mill. £ verfügt, nicht mehr als £ 1000 in Antheilen der Bahn [1]).

Die Hintansetzung des Gesellschaftsinteresses ist auf sehr verschiedene Weise möglich, selbst in entgegengesetzten Extremen, zum Besten oder zum Schaden des gemeinen Interesses.

Es kommen Fälle vor, und zwar sehr häufige, wo ein muthiges Vorgehen in der Tarifherabsetzung, wie für den Verkehr, so für den Reingewinn der Gesellschaft förderlich wäre: die Schwerfälligkeit der Verwaltung kann hier vieles versäumen, was bei intensiverer Handhabung nicht versäumt werden würde. Das grösste Beispiel hierfür ist die lange Vernachlässigung des Verkehrs der dritten Passagierclasse, über

[1]) **Slaughter, Railway Intelligence, January 1873, compiled from official returns, p. 70.**

welche bei anderem Anlass bereits vollgültige Zeugnisse aus Eisenbahnkreisen angeführt sind dafür, dass man sich erst neuerdings von der grossen Entwicklungsfähigkeit desselben im Einklange mit dem Gewinne der Eisenbahn überzeugt und viel zu spät die Versäumnisse, die man so lange begangen, eingesehen hat.

Unter Umständen wird der Charakter der Actiengesellschaft als einer „fluctuirenden Masse" zu solcher Versäumniss beitragen, indem zwar das Interesse einer Gesellschaft von irgend welcher Consistenz und Dauer solch' eine Reform verlangen würde, aber die täglich wechselnden Atome, aus denen sich meist die wirkliche Eisenbahngesellschaft zusammensetzt, keinen Zweck von irgend welcher Dauer wünschen können, sondern nur eine momentan möglichst hohe Dividende verlangen. So oft daher die Herabsetzung des Tarifes ein Experiment ist, bei welchem zu befürchten ist, dass ein zeitweiliger Ausfall der Einnahmen, vielleicht nur für ein Jahr oder weniger, eintritt — eben so oft wird das im Interesse des Unternehmens wie des Verkehrs wünschenswerthe Vorgehen der Verwaltung in dem Maasse gehemmt werden, als sie sich veranlasst sieht, die Generalversammlung der Antheilsbesitzer zu befriedigen.

Andererseits kann die Unabhängigkeit der Verwaltung von dem Einflusse der Gesellschaft oder ein hoher Grad des Zutrauens der Antheilsbesitzer zu ihrer Leitung das Resultat herbeiführen, dass die mit einer so bedeutenden Stellung sich leicht verbindenden Antriebe zur Machtentfaltung sich gegen den momentanen Nutzen der Gesellschaft für den dauernden Nutzen derselben oder wohl gar zu länger dauerndem Schaden des Reingewinnes entfalten. Solche Antriebe sind, die Zeugnisse zeigen das deutlich genug[1], un-

[1]) Allport Evid. Royal Commission 1866 qu. 12377-84: I certainly do consider it my duty to develop the resources of the district to the utmost extent that I can. Vgl. ferner Evid. Smithells, traffic manager of the Lancashire and Yorkshire, qu. 13016—13027: We do not like to see the traffic pass us, but we rather adapt our rate to the circumstances than lose the traffic, that is what influences us. Vgl.

zweifelhaft in der Verwaltung der englischen Eisenbahngesellschaften wirksam gewesen und werden noch wirksamer in dem Maassstabe, als sie sich in grossen Einheiten weiter concentriren. Durch die riesige Grösse dieser Eisenbahncomplexe, durch ihre Macht über ganze Theile des Landes, ist ihnen, wie jeder grossen Macht, der Trieb eingepflanzt, ihre Herrschaft auszudehnen, zumal so lange diese Ausdehnung Bedingung der Behauptung der Macht ist. Freilich ist der letzte Sinn der Machterweiterung, das einzige Ziel, der Gewinn; aber die Hinausrückung dieses Zieles im Dienste der Machtentfaltung fällt um so leichter, je grösser die bereits besessene Macht ist, soweit nur partielle Opfer oder zeitweilig entgehender Mehrgewinn in Frage stehen. Der Kampf gegen die Concurrenz der See ist in diesem Sinne geführt worden und wird zur Stunde noch so geführt. Den Klagen über die sehr niedrigen Frachtsätze, wodurch Strecken mit Concurrenz der See gegen andere bevorzugt werden, setzen regelmässig die Eisenbahndirectoren die Antwort entgegen: sie zögen es vor, den Verkehr zu irgend einem Satze an sich zu fesseln, statt ihn dem Seetransporte zu überlassen; und sie sind in der That nicht selten in Verlegenheit, bestimmte ihnen vorgelegte Sätze aus dem Princip des Reingewinnes zu rechtfertigen; vielmehr gestehen sie zu, dass sie sich für diese niedrigen, vielleicht verlustbringenden[1]) Sätze — eine specielle Zurückführung des besonderen Satzes auf die besonderen Kosten jeder Strecke halten sie für unmöglich — auf denjenigen Strecken schadlos halten, wo sie es können. Wir werden sogleich kennen lernen, wie von dem Fette des Verkehrs zwischen Manchester und Liverpool geschöpft wird, um den mageren Verkehr anderer Strecken beherrschen zu können. Unter Umständen mag dieser Antrieb zur Alleinherr-

auch Evid., Joint Committee 1872 H. S. Thompson, Chairman North Eastern qu. 5169—5173.

[1]) Evid. Smithells Lancashire and Yorkshire qu. 13016: Do you think that any of the goods traffic is unprofitable? — Yes, I do. Hier handelt es sich sogar um die Concurrenz mit Frachtwagen auf Landstrassen.

schaft von eminent gemeinnütziger Wirkung sein und lohnend zugleich für die Eisenbahngesellschaften: so ist es der Fall gewesen mit der grossen Entwicklung des Eisenbahn-Kohlenverkehrs durch die niedrigen Tarifsätze, wie wir bei Erörterung der Gütertarife sehen werden. Ein schwieriges Problem ist durch die zum grossen Theile in Folge jenes Antriebes zur Herrschaft entstandenen Differentialtarife erzeugt worden — so viel erörtert in englischen Handelskreisen, dass in der ganzen grossen Untersuchung der Jahre 1865 und 1866 die Klagen über die absolute Höhe der Tarifsätze verhältnissmässig selten, die Klagen über die relative Höhe im Vergleich zu Nachbarplätzen weitaus die vorwiegenden waren. Dies soll alsbald erörtert werden.

Um den englischen Eisenbahnverwaltungen aber gerecht zu werden, ist anzuerkennen, dass hier und da, freilich in nicht gerade häufigen oder besonders augenfälligen Thatsachen, bessere Motive als der Egoismus der Gesellschaft oder der Egoismus der Verwaltung maassgebend gewesen sind. Weitaus die wichtigsten sind allerdings die egoistischen Motive gewesen; denn die Eisenbahnmänner nehmen für sich selber nichts Andres in Anspruch, und wenn der Director der Great Northern einmal sagt, „wir sind die ergebenen Diener des Publicums“ [1]), wo er erwähnt, gegen Erhöhung von Tarife wirke die Scheu, das Publicum zu verletzen, — so will das nicht mehr sagen, als was diese Worte sonst zu sagen pflegen, wenn sie am Schlusse eines englischen Geschäftsbriefes stehen. Indessen darf man wohl zugeben, dass es eine Art nicht eigentlich selbstsüchtigen Wetteifers von mässiger Stärke gibt, welcher veranlasst, sich einem gemeinnützigen Vorgange anzuschliessen, wobei denn allerdings immer der Druck der öffentlichen Meinung betheiligt ist, durch welche, obschon sie staatliche Maassregeln schwerlich ersetzen kann, in England vermöge ihrer Entwicklung Vieles verbessert wird. Je mehr die englischen Eisenbahngesellschaften mit einander eine „glückliche Familie“ werden, um so mehr fällt auch solch’

1) Royal Commission Evid. qu. 12803—807.

ein Wetteifer fort; und es ist dann nur von dem eignen Entschlusse, verbunden mit lebhaften Ansprüchen des Verkehrs, noch etwas zu hoffen. Sie selber behaupten, in günstigen Verhältnissen könne man Vieles thun, wozu bei schlechten Dividenden man sich nicht entschlösse, so denn auch, dass man eine Ermässigung von Tarifsätzen vornehme [1]). Und im Allgemeinen wird sich diese Behauptung nicht bestreiten lassen: aber es wäre ein Irrthum, dies als durchgehenden Grundsatz und nicht bloss als eine gewisse Wahrscheinlichkeit anzunehmen. Es ist gewiss, dass Bahnen mit geringen Erträgen muthig Ermässigungen vorgenommen haben, andere mit grosser Dividende desto zäher waren: nicht ohne jenen Einfluss, welcher den Reichen beherrscht, der mehr zum Geize neigt als derjenige, welcher Nichts hat.

Der Vorsitzende des Verwaltungsrathes derjenigen Eisenbahn, welche in dem Berichte des Ausschusses vom Jahre 1872 die Anerkennung erhielt, gegen sie seien trotz einer vollkommenen Alleinherrschaft über ihren Bezirk keine Klagführer aufgetreten, der North Eastern, gibt vor jenem Ausschusse seine Auffassung von der Stellung der Eisenbahnverwaltung zu ihrem Districte auf die Frage, warum er einen bestimmten Fahrsatz ohne Druck der Concurrenz und ohne unmittelbaren Gewinn herabgesetzt habe, in folgenden Worten kund [2]):

„Unser stärkster Antrieb ist derselbe wie derjenige, welcher den Landwirth veranlasst, seinen Acker zu düngen, um seinen Ertrag zu erhöhen. Geld daransetzen, um einen Eisenbahnbezirk zu heben und die Tarife herabzusetzen, stachelt die Production an und entwickelt die Hülfsquellen des Bezirks. Wir behaupten nicht, dass wir aus Patriotismus unser Geld fortgeben, sondern wir glauben, dass es das beste Verfahren ist, die Bedürfnisse des Bezirks zu erwägen und seine Kräfte vermehren zu helfen. Das ist die gewinnbringendste Politik auf die Dauer („in the long run“) für jede Eisenbahn-

[1]) Royal Commission 1866 Evid. Harrison qu. 15327—30.

[2]) Thompson 1872 qu. 5173.

gesellschaft, die sich in dem ausschliesslichen Besitze eines Districtes befindet. Wir haben daher zu ermitteln versucht, welche Sätze wohl die permanent besten für uns sind. Aber noch ein anderer Beweggrund wirkt bei Eisenbahnverwaltungen mit, der Wetteifer zwischen verschiedenen Districten, in derselben Weise, wie Jemand in Hydepark sich gern auf einem schönen Pferde neben anderen Reitern zeigt. Die Directoren einer Eisenbahn würden sich nicht gern nachsagen lassen, ihre Bahn verlange höhere Sätze oder fahre langsamer oder habe schlechtere Einrichtungen als andere Bahnen. Es besteht ein gewisser Grad des Wetteifers ohne directe Concurrenz [1]."

b. Ehe wir nun dazu übergehen, wie sich auf Grund der oben erörterten Einflüsse die Höhe der Güter- und Personentarife im Laufe der Entwicklung gestellt habe, müssen wir zwei principielle Fragen erledigen, deren erstere in England noch mehr als anderswo, wegen der geographischen Lage des Landes zur See und der „commerciellen" Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltungen, einen Gegenstand vielfachen Streites und schwieriger Schlichtung abgegeben hat — die Frage der Differentialtarife [2], — deren andere dagegen eher weniger in England als auf dem Festlande besprochen worden ist — die Frage der Güterclassification. Principieller gefasst, bedeutet die erste Frage die Erörterung der Gleichheit der Behandlung unter ungleichen Umständen. Das englische Gesetz verlangt nach dem alten Grundsatze des „equal treatment under equal circumstances", ausgedrückt in Cardwell's Traffic Act vom Jahre 1854 [3], dass keine Person und keine Gattung

[1]) There is a certain degree of emulation without direct competition.

[2]) Das Wort „Differentialtarif" wird, in England jedenfalls (differentialrate), nicht in dem engen Sinne gefasst, dass der Preis für den ununterbrochenen Transport niedriger p. Meile ist als der Preis für den unterbrochenen Verkehr (O. Michaelis, die Differentialtarife der Eisenbahnen, Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft 1864 Bd. 5, p. 32), sondern überhaupt für die Verschiedenheit der Meilensätze auf verschiedenen Strecken und Längen bei dem gleichen Gute.

[3]) Bd. I, S. 280 und Bd. II, S. 77—79.

des Verkehrs bevorzugt werde, sei es in Frachtsätzen, sei es in Promptheit der Bedienung oder sonst in irgend einer Art [1]). Bereits in der Darstellung der Gesetzgebung ist erwähnt worden, die Entscheidungen der Gerichtshöfe haben diese Vorschrift so aufgefasst, dass eine Eisenbahngesellschaft verpflichtet ist, dieselbe Behandlung allen Personen in gleicher Weise unter denselben Umständen zu gewähren, aber dass die Gesellschaft durch nichts behindert ist, im Interesse ihres Unternehmens und Gewinnes, solche Bedingungen aufzuerlegen, welche die Wirkung haben, eine Classe von Gewerbtreibenden oder eine Stadt oder einen Theil ihres Verkehrs zu begünstigen, immer vorausgesetzt, dass die Bedingungen die gleichen sind für alle Personen, welche zu jener bevorzugten Classe, Stadt u. s. w. gehören, und dass sie in der That im Geschäftsinteresse der Eisenbahngesellschaft gestellt sind [2]).

Die Beschwerden über die Differentialtarife treffen in Folge dessen den gesetzlichen Zustand und verlangen eine Reform desselben; nur die Beschwerden, welche über einen Mangel gleicher Behandlung unter gleichen Umständen klagen, weisen auf eine Verletzung des Gesetzes; auch an letzteren fehlt es nicht, und wir werden sie nachher besprechen; doch sind sie weitaus nicht so häufig und enthalten nicht sowohl ein Problem für die Wirthschaftspolitik als vielmehr eine Frage wirksameren Gerichtsverfahrens, wiewohl beide Fragen sich an gewissen Puncten berühren.

[1]) . . . no such company shall make or give any undue or unreasonable preference or advantage to or in favour of any particular person or company, or any particular description of traffic, in any respect whatsoever, nor shall any such company subject any particular person or company, or any particular description of traffic, to any undue or unreasonable prejudice or disadvantage in any respect whatsoever.

[2]) Vgl. namentlich die Entscheidung des Court of Common Pleas (Lord chief Justice Cockburn) in der Sache Baxendale v. Great Western, wo der Grundsatz deutlich ausgesprochen ist, dass nur eine persönliche Bevorzugung wider das Gesetz ist. Report Royal Commission p. XLIX. Ferner speciell eine Entscheidung über Differentialsätze durch den Court of Common Pleas unter der Traffic Act von 1854, ganz im gleichen Sinne. Report Royal Commission 1867, p. XLVIII.

α. Wie weit die Anschauungen von Gewerbtreibenden und Eisenbahnverwaltungen auseinandergehen über die Gleichheit der Tarifsätze, ist an Extremen gekennzeichnet, wenn wir hören, dass auf Seiten der ersteren das Verlangen nach „equal mileage", gleicher Satz für jede gleiche Entfernung (bei gleicher Güterclasse), zwar mehr oder minder unklar und regelmässig ohne eine deutliche Vorstellung von der verlangten Reform, aber nichtsdestoweniger beständig wiederkehrt — wogegen Eisenbahnverwaltungen geradezu erklären: wir kennen überhaupt keinen Meilensatz in unseren Gütertarifen [1]).

Bei diesem Abstande der Parteien hören wir zuerst die Klagen, dann die Rechtfertigung, und suchen wir daraus ein Urtheil zu finden.

αα. In den beiden grossen Untersuchungen der letzten zehn Jahre, 1865—1866 und 1872, hat namentlich Liverpool den Beschwerden über Differentialtarifsätze Ausdruck gegeben. Der erste Zeuge, welcher vor der königlichen Commission im Jahre 1865 verhört wird, ist Mr. Charles Clark, Vorsitzender des Eisenbahn-Ausschusses der Handelskammer von Liverpool [2]). Er bringt folgende Klage vor.

Die Frachtsätze von Liverpool [3]) nach seinen Absatzorten im Lande sind vielfältig um 20 bis 50 Procent höher als diejenigen, zu welchen dieselben Waaren von anderen Häfen der englischen Küste nach denselben oder anderen Orten befördert werden; ja, bisweilen ist der Abstand noch viel grösser. Die Fracht für Chemicalien von Liverpool nach Hull beträgt 15 sh. p. ton, von Newcastle-upon-Tyne nach Hull 8 sh.; die Entfernung ist in beiden Fällen ungefähr die gleiche von 130 miles. Die Fracht für dieselben Artikel von Liverpool

[1]) Allport Evid. Royal Commission 1866 qu. 13867: we have no rate per ton per mile; we charge a certain rate, for instance from London to Derby ... without reference to the mileage.

[2]) Royal Commission Evid. qu. 1—48, 50—60, 67—71.

[3]) Vgl. Evid. Royal Commission Appendix vol. I, p. 3: Statement showing the charges for carriage of various articles, Liverpool, March 22, 1865, from the Town's Railway's Committee.

nach Leeds beträgt 15 sh. (74 miles Entfernung), die Fracht von Newcastle-upon-Tyne nach Leeds 13 sh. 4 d. (98 miles). Die Fracht von Liverpool nach Wakefield (71 miles) ist ebenfalls 15 sh., die Fracht von Newcastle nach Wakefield (125 miles) 13 sh. 4 d.

Die Fracht für Bauholz beträgt von Liverpool nach Penistone ($63\frac{1}{2}$ miles) 16 sh. p. ton, von Hull nach Penistone (89 miles) 10 sh. 11 d. p. ton, von Liverpool nach Preston (32 miles) 6 sh. 3 d., dagegen von Fleetwood nach Preston (20 miles) 2 sh. 2 d., bald darauf aber 3 sh. 4 d.

Die Fracht für Zucker ist von Liverpool nach Sheffield (73 miles) 20 sh. p. ton, von Hull nach Sheffield (76 miles) 13 sh. 4 d., von Liverpool nach Burton (90 miles) 19 sh. 2 d., dagegen von Bristol nach Burton (124 miles) 19 sh. 7 d., von Liverpool nach Bradford ($73\frac{1}{2}$ miles) 17 sh. 6 d., von Bristol nach Bradford (221 miles) 26 sh. 3 d. Im letzteren Falle beträgt der Satz, auf die mile reducirt, von Liverpool nach Bradford $2\frac{6}{7}$ pence, von Bristol nach Bradford $1\frac{1}{3}$ d.

Die angeführten Sätze werden gleichmässig von allen Eisenbahngesellschaften, die nach Liverpool führen, berechnet, so oft mehrere von ihnen den Verkehr für dieselben Bestimmungsorte übernehmen können.

Unter mehr als funfzig Fällen bei den Zuckertarifsätzen gibt es nur zwei, wo der Meilensatz zu Gunsten Liverpool's sich stellt; dies ist von London nach Stourbridge, wo derselbe $2\frac{1}{7}$ d. beträgt gegen 2 d. von Liverpool nach Stourbridge, und von Bristol nach Wolverhampton, wo der Meilensatz $2\frac{2}{10}$ d. beträgt gegen 2 d. von Liverpool nach Wolverhampton. Bei anderen Waaren ähnlich.

Die Folge dieser Hintansetzung durch die Tarife der Eisenbahngesellschaften sei für Liverpool, — so wird geklagt[1], — dass die Entwicklung seines Handels unterdrückt werde. Es seien viele Fälle vorgekommen, wo die Waare in Liverpool lag, aber nicht gekauft wurde, weil man es angesichts der

[1]) Clark 1866 qu. 33—48.

Tarife vorzog, in anderen Hafenplätzen zu kaufen. Im Jahre 1864 sind in Liverpool ein- und ausgegangen 9460 Schiffe mit einem Gesammttonnengehalt von 5,351,456 tons. Der Werth des Exports war im Jahre 1863 nahezu 65 Mill. Pfd. Sterling, während der Export aller anderen Häfen des Reiches zusammen zu gleicher Zeit nur 56 Mill. Pfd. betrug, davon [1]) London 36¼ Mill., Hull 13½ Mill., Hartlepool 1½ Mill., Bristol ⅓ Mill., Grimsby 4¼ Mill., Gloucester 0,047 Mill. Der Gütertransport auf der Eisenbahn von und nach Liverpool war damals schon so enorm geworden, dass, zumal in Perioden starken Baumwoll- und Getreideimports, der Verkehr von den vorhandenen drei Eisenbahngesellschaften und zwei Canälen nicht bewältigt werden konnte [2]). Wären noch mehr Eisenbahnen dagewesen und hätten sich die Sätze gleichgestellt mit anderen Seeplätzen, so würde der Verkehr noch grösser geworden sein; aber so seien leider die Güter Liverpool abwendig gemacht worden durch die concurrirenden Häfen. Ja, es sei auf diese Weise der Salzexport zum Theil verloren gegangen, so zu sagen der Keim von Liverpool's Handelsgrösse, weil er einst in alten Zeiten fremde Kaufleute anzog, welche ihre Waaren dagegen austauschten. Die Eisenbahngesellschaften haben für diesen Artikel Liverpool stets hintangesetzt, während andere Seehäfen wie Gloucester, Grimsby, Hull, in ausgedehntem Maasse für den Salzhandel Entgegenkommen gefunden haben. Liverpool müsse für Salz von Cheshire nach Liverpool (35 miles) 4 sh. p. ton zahlen, Hull und Grimsby von Cheshire (144 miles) blos 6 sh. In Folge dessen hat ein grosser Theil des baltischen Handels mit Liverpool aufgehört, nicht bloss der Export dorthin, sondern auch der dafür eingetauschte Import von Bauholz und anderen Rohstoffen [3]). Dann klagen die Kohlen-

[1]) Appendix to Evid. Royal Commission 1866 vol. I, p. 5.

[2]) Seitdem ist der Export englischer Erzeugnisse von überhaupt 146½ Mill. £. im Jahre 1863 auf 256¼ Mill £ im Jahre 1872 gestiegen. Der Import von Baumwolle ist von 978½ Mill. ℔ im Jahre 1865 auf 1500 Mill. ℔ im Durchschnitt der drei Jahre 1870—1872 gestiegen. Statist. Abstract for 1858—1872, p. 52. 49.

[3]) Schreiben des Vorsitzenden der Liverpooler Salt Chamber of

händler von Liverpool über unzureichende Schienenstränge und Bahnhofräume, weil ihr Handel in den letzten Jahren bedeutend zugenommen habe. Ferner wird die Beschwerde erhoben, durch die theuren Frachtsätze sei Liverpool der Handel mit Frankreich entzogen: der Export der Manufacte von Lancashire und Yorkshire, welcher seit dem französisch-englischen Handelsvertrage in fünf Jahren auf das vier- bis fünffache gestiegen, sei in Liverpool während dieser Frist nicht allein nicht gewachsen, sondern sogar zurückgegangen.

Auf die Frage, was nun eigentlich der Hauptgegenstand der Beschwerden sei, der Mangel an hinlänglicher Ausdehnung der Eisenbahnen zur Bewältigung des grossen Verkehrs, oder die Höhe der Frachtsätze, antwortet Clark: der Hauptgegenstand der Beschwerden sind die Frachtsätze; und freilich im Zusammenhange damit steht der Mangel an Eisenbahnausdehnung zur Bewältigung des zunehmenden Verkehrs; denn da ihre Räumlichkeiten und Bahnen in Liverpool ohnehin überfüllt sind, so haben die Eisenbahngesellschaften nicht den mindesten Anlass, durch Herabsetzung der Tarife den Andrang zu vergrössern, ziehen es vielmehr vor, nach ihren anderen minder frequenten, ja leeren Linien und Plätzen den Verkehr zu lenken, wobei sie gleichzeitig durch die grossen Einnahmen aus dem umfangreichen Verkehr zu hohen Sätzen, die Liverpool zahlt, die Mittel gewinnen, auf jenen mageren Strecken bei niedrigen Tarifen zuzusetzen oder doch mit geringem Gewinne zu befördern.

Die Ungerechtigkeit der hohen Sätze für Liverpool ist doppelt gross; denn umgekehrt sollten sie niedriger sein als auf anderen Strecken: wenn nämlich eine so hohe Frequenz, wie diejenige auf den nach Liverpool führenden Bahnen, zumal auf der Strecke von Manchester nach Liverpool, die intensivste Ausnutzung des Anlagecapitals möglich macht, so werden offenbar die Kosten jedes einzelnen Centners und

Commerce qu. 45—47. Die Verantwortlichkeit für die Angaben überlässt Clark jenem Vorsitzenden und fügt hinzu „it must be taken for what it is worth.“

jeder Meile um so viel ermässigt, dass eine Erniedrigung der Sätze gegen minder frequente Linien stattfinden müsste, aus dem Standpuncte der Selbstkosten. Nichtsdestoweniger werden im Jahre 1865 für manche Güter noch die Maxima der Liverpool and Manchester Acte vom Jahre 1826 bezahlt, obwohl sich in den 39 Jahren der Verkehr mehr als vervierfacht hat: so wird für Zucker von Liverpool nach Manchester im Jahre 1865 9 sh. p. Ctr. verlangt, und dies ist genau das Maximum der alten Acte [1]). Obenein verlangt dieselbe eine Reduction der Tarifsätze, wenn der Gewinn der Bahn 10 Procent übersteigen sollte. Getreide steht in derselben Classe der Maxima, und bis ganz vor kurzem kostete der Centner 8 sh. 4 d. Fracht; erst neuerdings ist dieser Satz auf 6 sh. 8 d. ermässigt worden.

Ein anderes Mitglied der Liverpooler Handelskammer, John Patterson, am überseeischen Kornhandel in hervorragendem Umfange theilnehmend, trägt ähnliche Klagen, wie Clark für die erwähnten Waaren, für die Getreidetarifsätze vor [2]). Bei Annahme eines billigen Frachtsatzes von 1 d. p. ton p. mile [3]), welchen die Liverpooler von den Eisenbahnverwaltungen verlangen, wird durch die wirklich erhobenen Frachtsätze der Import Liverpool's um £ 150,000 bis £ 200,000 jährlich vertheuert, eine Vertheuerung, welche zuletzt nothwendigerweise auf die Consumenten des Brotes falle. Von Liverpool nach Todmorden ist die Fracht 9 sh. 10 d. für 40 miles, das heisst 3 pence p. mile p. ton [4]).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Eisenbahngesellschaften einzelne der concurrirenden kleineren Seehäfen mit Docks, mit Lagerräumen, mit Dampferlinien versehen haben, und dass sie dadurch ein erhöhtes Interesse haben, nun diese Anlagen und Stützpuncte ausgedehnter Herrschaft zu stärken. So ist der Hafen von Hartlepool ausgebaut, und nun wird

[1]) Bd. I, S. 36; übereinstimmend Clark qu. 78.

[2]) Royal Commission 1865 qu. 220—235.

[3]) = $2^1/_3$ alte Pfennige p. Ctr. p. deutsche Meile.

[4]) qu. 231. 3 pence p. ton p. mile = 7 Pfg. p. Ctr. p. Meile.

dieser „eigne Hafen" der Eisenbahngesellschaften durch niedrige Frachtsätze gehoben, in Concurrenz mit Liverpool [1]). Auf die zweifelnde Frage, wie denn die London and North Western, von welcher Patterson behauptet, sie vornehmlich habe Theil daran, nach Hartlepool komme, da sie durch 100 miles fremder Bahnstrecken von diesem Seeplatze getrennt sei — antwortet der Zeuge: „darüber kann ich keine Aufklärung geben; denn es ist wirklich sehr schwer, zu wissen, bei welchen Eisenbahnen eine Gesellschaft wie die London and North Western betheiligt ist" [2]).

Deutlicher sind die Beziehungen der London and North Western zu Holyhead für den Verkehr nach Irland hinüber [3]). Nach Holyhead, das durch diese Bahn praktisch allein beherrscht wird, wird ein Theil des Verkehrs von Liverpool mit Irland abgeleitet; auf der Küste von Irland wird der, Holyhead gegenüberliegende Hafen Greenore (bei Dundalk) von jener Bahngesellschaft ausgebaut und mit der irischen Hauptlinie in Eisenbahnverbindung gebracht. Dort ist es scheinbar eine andere Gesellschaft, die Irish North Western; denn jedermann weiss, es ist in Wirklichkeit nichts anders als die London and North Western.

Um aber solche Experimente mit neuen Häfen und neuen Verkehrswegen zu machen, dazu wird die reiche Einnahme aus den drückenden Frachten Liverpool's genommen; Liverpool muss die Lasten aufbringen, womit ihm selber künstlich Rivalen grossgezogen werden. Da kommen denn die Eisenbahndirectoren, und auf die Beschwerden über die hohen Frachten sagen sie: „wir machen trotz alledem nur sechs oder sieben Procent Dividende"; aber darauf ist zu erwiedern, dass die Dividende viel höher sein würde, wenn man den normalen Gewinn nicht für solche unprofitablen Projecte vergeudete, die völlig werthlos bleiben, wenn man zum Schaden

1) Patterson qu. 255—263.

2) it is really very hard to know what companies such a company as the London and North Western Company is interested in. qu. 263.

3) Patterson qu. 285—300.

der bestehenden Verkehrswege zu ihnen den Verkehr geradezu zwangsweise hinzieht [1]).

Ein alter Holzhändler aus Liverpool, Mr. Hilton Halhead, führt an [2]), dass in etwa demselben Verhältnisse, wie der gesammte Handel Liverpool's, sich der Holzimport gesteigert habe; man könne annehmen, dass der Handel Liverpool's sich jede 14 Jahre verdopple (er meint damit, dass in den letzten 30 Jahren eine Vervierfachung eingetreten sei [3]); wenn er Statistiker wäre, so würde er sagen, das sei ein „Gesetz") und in gleichem Maasse der Holzimport; aber der Import des Ostsee-Holzes habe abgenommen, hauptsächlich, wie er glaubt, in Folge der übermässigen Eisenbahn-Frachtsätze von Liverpool nach Yorkshire, verglichen mit den Sätzen von Hull, Grimsby und Hartlepool ebendahin. Halhead weist an einer grossen Zahl von Tarifsätzen für Holz zwischen den verschiedenen Plätzen nach, dass unter 264 Routen nur 3 sind, wo der Meilensatz höher ist als der, welchen Liverpool bezahlt, und von 12 concurrirenden Hafenplätzen nach 22 anderen Plätzen ist der Tarifsatz höher als von Liverpool.

Bei der Untersuchung, welche im Jahre 1872 aus Anlass des Gesuches der beiden in Liverpool mündenden Bahnen, der London and North Western und der Lancashire and Yorkshire, um Verschmelzung vor dem Ausschusse beider Häuser des Parlaments stattfand, waren es abermals die Vertreter von Liverpool's Handelsstande, welche in erster Reihe gehört wurden, und zum Theil dieselben Männer. Vor dem Erscheinen ihrer Vertreter richtete am 11. März 1872 die Handelskammer von Liverpool eine Denkschrift an den ersten Minister, Mr. Gladstone [4]), worin sie daran erinnerte, dass sie wegen der langjährigen Beschwerden über die übermässigen und ungleichmässigen Tarifsätze bereits im Jahre 1865

[1]) Patterson qu. 289.

[2]) Royal Commission 1865 qu. 412—431.

[3]) Im Jahre 1864 5 Mill. Tons. Holz wurde importirt 1822 100620 Tons; 1860: 298498 Tons; 1863: 410392 Tons.

[4]) Appendix to Evid. 1872, p. 764 - 766.

an ihn, den damaligen Schatzkanzler, eine Denkschrift gerichtet hätte, dass der Handel von Liverpool wesentlich ein Transithandel sei, dessen Einfuhr nicht am Platze verkauft, sondern grösstentheils ins Innere, und zwar hauptsächlich durch die Eisenbahnen versandt würde, und dass die Ausfuhrartikel grösstentheils nicht von Liverpool selbst geliefert würden, sondern von Yorkshire, Staffordshire, Lancashire, endlich dass ein System, welches den inländischen Transport der Güter nach und von Liverpool durch schwere Frachtsätze hemmt, den Handel am Ende nach anderen Plätzen, die günstiger behandelt werden, treiben und so die Blüthe des Hafens von Liverpool verkümmern müsse. Auch sei dies nicht bloss eitle Furcht gewesen, sondern in der That sei schon damals (1865) ein bedeutender Theil des Verkehrs von Liverpool nach anderen Plätzen abgelenkt worden. Im selben Jahre sei auch eine grosse städtische Versammlung unter dem Vorsitze des Mayor abgehalten worden, welche den Beschluss fasste, Alles zu thun zur Beseitigung der drückenden Frachtsätze im Gegensatze zu anderen Häfen, und zu diesem Zwecke einen Ausschuss niedersetzte. Auch hätten vor der königlichen Commission im selben Jahre die Vertreter Liverpool's Zeugniss im gleichen Sinne abgelegt. Gegenwärtig nun, nach Verlauf von sieben Jahren, beständen die Beschwerden fort, und es scheine, als sollte jenes Tarifsystem verewigt werden[1]). Der Antrag geht jetzt dahin, die nachgesuchte Verschmelzung der beiden Eisenbahngesellschaften möge von dem Parlamente nur unter der Bedingung gewährt werden, dass eine Revision der Tarifmaxima stattfinde, wie solche in der Acte für die Verschmelzung der East Lancashire mit der Lancashire and Yorkshire vom Jahre 1859 und in der ersten Acte der Liverpool and Manchester (jetzt ein Theil der London and North Western) vorgesehen sei.

[1]) Irgend ein Wort, dass der Handel Liverpool's nun wirklich zurückgegangen sei, oder gar ein Beweis durch Zahlen, wie andere Häfen relativ gestiegen sind, wird nicht angeführt. Man vergleiche die statistischen Angaben über die einzelnen Häfen aus dem Jahre 1863.

Die Zeugen für Liverpool wiederholen vor dem Vereinigten Ausschusse die alten Beschwerden. W. B. Forwood, Mitglied des Stadtrathes von Liverpool und Vorsitzender des Specialausschusses zur Bekämpfung der vorliegenden Verschmelzungs-Bill, erklärt [1]) auf die Frage, ob der Zustand der Dinge noch derselbe sei wie im Jahre 1865: „genau derselbe; ich denke nicht, dass irgend eine Veränderung seitdem stattgefunden hat, jedenfalls keine, welche der Rede werth wäre“. Er fügt hinzu, dass die Tarifsätze (wie Clark im Jahre 1865 aussagte) 20 bis 50 Procent höher für Liverpool sind als für die anderen Seeplätze. Im Durchschnitte betragen die Frachtsätze von neun Manufacturstädten nach Liverpool 3.53 d. p. mile p. ton, dagegen von acht derselben nach Bristol 2.73 d.; von sechs jener Manufacturstädte nach Cardiff ist die Fracht 2.35 d., von sieben derselben nach Fleetwood 2.58 d., von acht derselben nach Grimsby 2.66 d., von sieben derselben nach Glasgow 1.91 d., von denselben neun Plätzen nach Hull 2.91 d., von acht derselben nach London 2.72 d., von sechs derselben nach Southampton 2.31 d. Für Holz ist der Frachtsatz von Liverpool nach 22 wichtigen Binnenplätzen $2^1/_2$ d. p. mile p. ton, dagegen von Hull nach denselben Plätzen $1^5/_{16}$ d. und von Hartlepool $1^1/_{16}$ d.

Clark reicht eine Liste der Differentialsätze für Zucker und Chemicalien (Soda, Asche, Bleichpulver) [2]) ein und hebt hervor [3]), wie namentlich für den Zuckerhandel Bristol und Greenock durch niedrigere Sätze bevorzugt werden, um Liverpool den Vorzug streitig zu machen, welchen ihm die Vorsehung durch seine geographische Lage in der Nähe der Hauptabsatzorte für den Zucker gewährt habe. Von Liverpool nach den acht Hauptabsatzorten (Birmingham, Manchester, Oxford, Leeds, Nottingham, Preston, Dewsbury, Shrewsbury) betrage der Satz p. mile p. ton durchschnittlich 2.04 d., dagegen von Greenock (Glasgow) nach denselben acht Orten 0.85 d. durchschnittlich. Für Chemicalien ist die

1) Evid. Joint Committee 1872 qu. 1004—1015.

2) Appendix Evid. 1872, p. 767.

3) Evid. 1872 qu. 1197, qu. 1302—1436.

Fracht im Durchschnitt nach sechs Hauptabsatzplätzen von Liverpool 2.06 d. p. ton, dagegen von Newcastle 1.20 d.

Abermals klagt Clark, in erster Reihe sei die Beschwerde Liverpool's die Bevorzugung der anderen Häfen, nur in zweiter Reihe die absolute Höhe der Sätze für Liverpool. Die Willkür in der Bestimmung derselben zu unterstützen, sei die gegenwärtig in den Special-Acts der Eisenbahngesellschaften übliche oberflächliche Güterclassification bei Festsetzung der Tarifmaxima deshalb angethan, weil sie nur einzelne typische Artikel für jede Classe nennt, eine Menge anderer verschweigt, so dass alle diese nicht genannten willkürlich aus einer Classe in die andere geworfen werden, so oft der erhobene Satz über das gesetzliche Maximum hinausgeht. Daher soll die Güterclassification des Railway Clearinghouse in die Acts aufgenommen werden — eine Forderung, die oft wiederkehrt und die wir an ihrem Orte noch kennen lernen werden.

Dann erläutert Clark sein Verlangen dahin, er habe nichts dagegen, dass die Eisenbahngesellschaften[1]) zu niedrigeren Sätzen als den üblichen auf einer besonderen Strecke oder für einen besonderen Verkehr transportiren, vorausgesetzt, dass sie die Mindereinnahme oder den Verlust nicht anderen Strecken aufbürden und dass sie nicht diese niedrigen Sätze benutzen, um ein eignes Interesse, das sie an einem besonderen Platze haben, zu fördern. Unter diesen Bedingungen mögen sie immerhin zu jedem Satze fahren, welchen sie wollen, umsonst sogar[2]). — Freilich reimt sich diese Behauptung kaum mit den vorangegangenen Beschwerden über die Entziehung der providentiellen Vortheile der Lage Liverpool's: denn was sind die üblichen Sätze (ordinary rates)? und gesetzt, es wäre kein Vermögensinteresse der Eisenbahngesellschaften an einem von ihnen begünstigten Hafen betheiligt? — Auch ist nicht recht verständlich, wie eine bedeutende Ermässigung der Liverpooler Frachtsätze eine grosse Erhöhung des Gewinns für die Eisenbahnen bringen soll in Folge einer

[1]) qu. 1318—24.

[2]) they may carry it for nothing if they please. qu. 1323.

alsdann zu erwartenden viel grösseren Ausnutzung der Güterzüge (künftig 200 tons statt jetzt 50 tons p. Zug im Durchschnitt), da doch gerade die Ueberladung der Liverpooler Linien und Bahnhöfe Gegenstand der Klage ist.

Auch Patterson erscheint wieder, wie im Jahre 1865, vor der königlichen Commission und bezeugt, etwas abweichend von Forwood, dass die flagranteren Anomalien in den Tarifen, über welche er im Jahre 1865 geklagt habe, seitdem beseitigt seien, aber dass viele der damaligen Klagen jetzt noch wiederholt werden müssten [1]). —

Neben diesen Vertretern von Liverpool erscheint eine Reihe von Zeugen für andere Plätze mit ähnlichen Beschwerden, und zwar namentlich vor der königlichen Commission in den Jahren 1865 und 1866, weil es sich damals um allgemeinere Ermittelungen, dagegen im Jahre 1872 nur um das auf die vorliegenden Verschmelzungsgesuche Bezügliche handelte.

C. H. Low, der Vorsitzende der Handelskammer von Bristol [2]) und Holzhändler, reicht eine Liste ein, wonach der Holzhandel von Bristol durch die ungleichen Sätze der Great Western sich beschwert fühlt, namentlich durch die niedrigeren Sätze, welche Newport gegen Bristol gewährt werden. Die Folge davon sei gewesen, dass Handelshäuser von Newport mit ihrer Holzeinfuhr „in unser eignes Gebiet eingedrungen sind“. Darauf aufmerksam gemacht, dass Liverpool wiederum sich beklagt habe, Bristol geniesse niedrigere Sätze im Vergleich zu Liverpool, gesteht der Zeuge zu, dies sei allerdings in vielen Fällen richtig; und ferner gefragt: also leidet Bristol unter dem System der Differentialtarife nicht? antwortet er: „Gewiss nicht“; aber Newport sowohl wie Liverpool hätten einen grossen Ausfuhrhandel und daher weit niedrigere Schiffsfrachten für den Import als Bristol, welches so gut wie gar keinen Export habe.

H. J. Atkinson, Mayor von Hull und Präsident der

[1]) Evid. qu. 1434—1436.

[2]) Royal Commission 1866 Evid. qu. 13882—13916.

Handelskammer, Holzhändler und Schiffsrheder, klagt[1]) über die North Eastern, weil sie alle Häfen der Ostküste, von Berwick bis Hull, beherrscht und durch gleiche Gesammtfrachten von den verschiedenen Häfen nach den Binnenplätzen das geographisch bevorzugte Hull schädige. Die North Eastern hat in umfangreichem Maasse eigne Hafen- und Dockanlagen in den verschiedenen Seeplätzen gemacht. Sie hat Sunderland und die Tyne Docks, wofür sie eine halbe Million Pfd. St. ausgegeben, sie hat Old Hartlepool und durch Betriebsverträge West Hartlepool, und sie ist im Jahre 1865 vor dem Parlamente wegen Genehmigung der Verschmelzung der West Hartlepool Company mit der North Eastern, das heisst der Vereinigung des Hafens und der dahin führenden Bahn mit ihrer Gesellschaft, vorstellig geworden. Sie besitzt ebenfalls Middlesborough und Stockton, kurz die Gesammtheit der Häfen auf der englischen Ostküste. Und diesen allen gibt sie, was sie nennt „equal treatment", nämlich gleiche Frachtsätze für alle, trotz verschiedener Entfernung nach einem bestimmten Binnenplatze. So ist der Frachtbetrag der gleiche von Hartlepool nach Leeds und von den Tyne Docks (Newcastle) nach Leeds, wie von Hull nach Leeds: aber die Entfernungen sind von Hartlepool nach Leeds 72 miles, von Tyne Docks nach Leeds 104 miles, von Hull nach Leeds nur 50 miles; also der Meilensatz um 50 Procent niedriger von Hartlepool, um über 100 Procent niedriger vom Tyne als von Hull.

„Wie ich Sie verstehe, beschweren Sie sich darüber, dass die North Eastern Sie des natürlichen Vorzuges beraubt, welchen Hull durch die geographische Nähe zu jenen grossen Binnenplätzen hat?" — „Ja, das ist unsere Beschwerde, dass der Vorzug unserer geographischen Lage uns genommen wird, und das ist doppelt schlimm, weil jene nördlichen Seeplätze eigne Vortheile durch ihre Nähe zu den Kohlenlagern besitzen und in Folge derselben eine niedrigere Seefracht von den baltischen und andern Häfen nach ihren Häfen geniessen, als die Huller Fracht ist: so ist beispielshalber der Fracht-

[1]) Royal Commission 1865 Evid. qu. 881—945.

unterschied zu Gunsten von Hartlepool für Dielen $16^2/_3$ Procent (7/6 d. weniger auf 45 sh. für das Standard hundred Dielen), was gleichbedeutend ist mit 5 Procent von dem Werthe der Dielen." Trotz wiederholter Beschwerden, trotz beständiger Opposition gegen die fortschreitenden Verschmelzungen, ist die North Eastern bei ihrem Grundsatze geblieben, „alle Plätze gleich zu behandeln"; sie nennen es „gleich behandeln", wenn sie von allenthalben her zum gleichen Satze per ton befördern, und nicht per mile per ton. Der gegenwärtige Zustand hat mit 1854 begonnen. Gleich bei der ersten Verschmelzung, welche stattfand bei der Vereinigung der Hull and Selby mit der York and North Midland 1844[1]), gaben die Bewohner von Hull ihren Besorgnissen darüber Ausdruck, dass ihr „Geburtsrecht" und die Unabhängigkeit ihrer Eisenbahn ihnen genommen werde; aber der Präsident der York and North Midland erklärte: „Unser grosser Zweck wird sein, den Hafen von Hull offenzuhalten dem Zugange von allen Puncten des Landes her, und wenn es jemals zu einem Kampfe zwischen Hull und einem concurrirenden Hafen kommt, so werden wir nach Hull zu eben so niedrigem oder noch niedrigerem Frachtsatze fahren, als irgend eine andere Gesellschaft in England." Auf dies Wort habe Hull sich verlassen; die Wahrheit ist jetzt, dass die Fracht nach Hull höher ist, als dieselbe Gesellschaft für die concurrirenden Häfen verlangt; denn die York and North Midland ist seit 1854 nur ein Theil der North Eastern. Das Interesse der grossen Eisenbahngesellschaft ist, in den Besitz aller Häfen der Ostküste zu gelangen; „zu diesem Zwecke entziehen sie uns den Verkehr, der uns rechtmässig gehört"[2]). „Ist unser Meilensatz ein billiger, so mögen ihn die andern Häfen auch bezahlen; ist er zu hoch, so mag man ihn entsprechend ermässigen." Jahraus Jahrein erscheine die städtische Corporation und die Handelskammer von Hull vor dem Parlament, um die stets wiederkehrenden Verschmelzungs-Gesuche zu bekämpfen, mit schwe-

[1]) Appendix Evid. 1872, p. 753.
[2]) it drags trade from us which legitimately belongs to us.

ren Opfern, welche man von Thür zu Thür jedesmal erst sammeln müsse, wogegen eine grosse Gesellschaft, wie die North Eastern, eine Summe von £ 75,000 stets flüssig hat und ihren Actionären nur ein viertel Procent weniger zahlt.

Der Vicepräsident der Handelskammer von Birmingham, ein Fabrikant und Kaufmann, J. S. Wright, bestätigt, dass die Geschäftsleute von Birmingham sich durch die wohlfeilere Eisenbahnfracht nach Hartlepool ihre Waaren zum Export nach baltischen Häfen lieber nach Hartlepool als nach Hull zur Verschiffung senden, so dass also ein Theil des Verkehrs von Hull abgelenkt werde[1]). Der Grund seien die eigenen Docks der North Eastern in Hartlepool[2]).

Der Vicepräsident der Handelskammer von Hull, Mr. Stephen West, Holzhändler, bestätigt und ergänzt die Aussagen des Mayors von Hull[3]) vor der königlichen Commission unmittelbar darauf. Nach zehn Hauptbinnenplätzen im Westriding von Yorkshire ist der Durchschnittsfrachtsatz von Newcastle (123 miles), Hartlepool (99 miles) und Hull (63 miles) derselbe: 9 sh. 3 d. p. ton, das heisst per mile für Newcastle $^{11}/_{12}$ d., für Hartlepool $1^{1}/_{8}$ d., für Hull $1^{3}/_{4}$ d. Wenn die Eisenbahnverwaltung behauptete, sie könne für längere Strecken niedrigere Sätze gewähren, da Kosten und Gewinn sich für längeren Transport günstiger stellten — so sei sie dadurch zu widerlegen, dass sie für Hartlepool auch bei gleich kurzen Entfernungen solche niedrigen Sätze gewährt; die Auswahl von sechs Hauptbinnenplätzen (Bury, Rochdale, Oldham, Todmorden, Manchester, Bolton), welche durchschnittlich 93 miles von Hull und 99 miles von Hartlepool entfernt sind, zeigt, dass der Durchschnittssatz dorthin von Hull aus 12/6 d. beträgt, von Hartlepool 9/3 d.

„Wir beklagen uns darüber, dass die eine Gesellschaft, welche über alle Häfen der Ostküste ausschliesslich gebietet, zu Newcastle sagen darf: obwohl Ihr 120 miles von einem

[1]) Royal Commission 1866 qu. 754—756.

[2]) qu. 708—709.

[3]) Royal Commission qu. 984—1046.

gegebenen Platze entfernt seid und Hull nur 60 miles, sollt Ihr keine höhere Fracht bezahlen als Hull. Wir verlangen, dass die North Eastern einen Satz per mile bestimmt, den wir zahlen wollen gleich allen andern Häfen; aber man soll uns nicht zahlen lassen für die kleinere Leistung dasselbe, was andere zahlen für die grössere Leistung. . . . Wir verlangen gesetzlichen Schutz zur Aufrechterhaltung unserer natürlichen Vortheile, ebenso wie wir den andern Häfen ihre natürlichen Vortheile (die Kohlenausfuhr und billigere Fracht) gönnen"[1]).

Wiederholt betont der Zeuge, nicht die absolute Höhe der Fracht für Hull, sondern der Unterschied des Meilensatzes zu Gunsten der andern Häfen sei der Gegenstand der Beschwerde.

Der Holzimport von Hartlepool hat sich von 1861 bis 1864 stetig von Jahr zu Jahr gehoben, von 57,250 loads auf 136,005 loads[2]); mindestens vier Fünftel von dem letzteren Quantum (1864) sei von Huller Holzhändlern nach Hartlepool dirigirt, aus Anlass der wohlfeileren Fracht. Diese sei der Ursprung des ganzen Uebels gewesen[3]): die grössere Wohlfeilheit der Fracht sei aber veranlasst (wie der Mayor schon ausgesagt) durch die Kohlenausfuhr, ausserdem indessen durch die grössern Docksgebühren von Hull. Selbige betragen in Hartlepool 6 d., in Hull 1 sh. p. ton; überdies besteht in Hull noch die alte Abgabe an das Trinityhouse in Höhe von $3^1/_2$ d. p. ton; und bestanden haben ferner Stadtabgaben, die aber 1852 abgeschafft sind, nachdem die drei betheiligten Körperschaften von Hull wegen Ermässigung der Hafengebühren zusammengetreten waren und zur Erleichterung der Concurrenz Hull's mit andern Häfen folgende Ermässigungen hatten eintreten lassen: die Stadt liess die ihr zukommende Hafenabgabe von 4 d. p. load Holz fallen; das Trinityhouse

[1]) qu. 993—997.

[2]) 1 load = 50 cubic feet, das übliche Maass im Holzhandel.

[3]) qu. 1027: Is the sea freight not lower to Hartlepool than to Hull? Yes, it is, and that was the origin of all the evil.

reducirte seine Gebühr um $2^1/_2$ d., die Dock Company um 3 d. (von 1 sh. 3 d. auf 1 sh.)[1]).

In denselben Tagen, wo diese beiden Vertreter des Handelsstandes von Hull dessen Klagen vor der königlichen Commission vorbringen, erscheint ein Vertreter von Birmingham[2]) und klagt im Namen des dortigen Kornhandels, dass ihr natürlicher Einfuhrhafen, Gloucester, durch gleich hohen Frachtsatz mit Liverpool in seinem angeborenen Vorzuge verkümmert werde und Liverpool dessen Verkehr anziehe. Bis 1854 sei die Fracht von Gloucester nach den Kohlenrevieren von South Staffordshire 5 bis 7 sh. p. ton gewesen; seitdem aber habe die London and North Western ihn auf 10 sh. erhöht, d. h. mit Liverpool gleichgestellt. „Wir klagen über die Gewalt, welche die Eisenbahngesellschaften ausüben, den Verkehr nach ihrem Belieben in andre als die natürlichen Bahnen zu lenken.“

Die Handelskammer von Derby sendet vor die königliche Commission vier Vertreter. Cox, ein Bleiwaarenhändler, klagt, dass die Fracht von Derby nach Newark (33 miles) 10 sh. p. ton beträgt, von Birmingham nach Newark (75 miles) 18 sh. 4 d.; in Birmingham aber werden Bleiwaaren fabricirt, welche den Bleiwaaren von Derby Concurrenz machen; und in andern Fällen ähnlich. Ebenso für den Bezug des Rohmaterials: Blei von Newcastle nach Derby (171 miles) kostet 16/8 d.; dagegen kostet Coke (nicht Blei) von Newcastle nach Burton (182 miles) 10 sh., während Blei viel besser zu transportiren sei als Coke[3]).

J. Renals, Grosshändler mit Colonialwaaren, führt Aehnliches aus seiner Erfahrung an[4]). T. H. Nicholson, ein Seidenwaaren-Fabrikant[5]), theilt mit, dass für seine Waaren die Frachten von Derby folgende sind: nach London (127 miles)

1) qu. 1034.
2) Ch. D. Sturge qu. 775—800.
3) Royal Commission qu. 8578—8584, 8591—8604.
4) qu. 8684—8702.
5) qu. 8796.

60 sh. p. ton, nach Manchester (69 miles) 50 sh., nach Glasgow (275 miles) 100 sh., nach Belfast (227 miles) 80 sh., nach Dublin (221 miles) 70 sh. und nach Coventry (47 miles) 35 sh. — G. Wheeldon, ein Kornhändler, klagt, dass die Kornfracht von Derby nach Liverpool doppelt so hoch sei als von sieben andern Plätzen ebendahin (2 d. von Derby, 1 d. bis 1½ d. von den andern)[1]. Folge davon sei, dass der Kornhandel Derby's zurückginge. Derselbe Zeuge bestätigt[2], dass die Bevölkerung dieser Stadt in den letzten 10 Jahren um 5000 zugenommen, in den letzten 20—30 Jahren sich verdoppelt habe, „und doch hat Gewerbe und Handel nicht zugenommen"[3]. Eine sehr merkwürdige Behauptung. —

Die Handelskammer von Wolverhampton schickt zwei Vertreter vor die königliche Commission. Wm. Walker, ein Eisenwaarenhändler[4], klagt über die Verschiedenheit der Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren nach verschiedenen Richtungen: sie seien ohne jedes Princip, ohne Rücksicht auf Kosten oder Gewinn, bald zu hoch, bald zu niedrig; die Eisenbahnverwaltungen greifen gierig nach allem, was sie bekommen können[5], und nehmen solche Sätze, als nöthig sind. Von London nach Aberdeen ist die Fracht die gleiche, wie von Wolverhampton nach Aberdeen (die Entfernung London-Wolverhampton in der Richtung auf Aberdeen ist 123 miles). Der Grund ist, dass von London nach Aberdeen die See Concurrenz macht. „Wir sind unglückselig weit von der See entfernt, aber darüber klagen wir nicht, sondern dass wir durch die Eisenbahntarife künstlich benachtheiligt werden."

Der Secretär derselben Handelskammer von Wolverhampton[6] führt fernere Beispiele an von hohen Sätzen, die Wolverhampton zahlen müsse im Vergleiche zu den Seeplätzen: die Fracht von London nach Wolverhampton für Eisenwaaren

[1]) qu. 8861—66.
[2]) qu. 8916.
[3]) and yet our trade has not increased.
[4]) Royal Commission 1866 qu. 10637—87.
[5]) they grasp everything they can in their own hands.
[6]) E. J. Gibbs qu. 10748—10779.

ist 30 sh. p. ton, nach Liverpool 35 sh., nach Glasgow 45 sh., nach Aberdeen 40 sh., das heisst, auf Meilensätze zurückgeführt: Wolverhampton $2^1/_2$ d., Liverpool $1^3/_4$ d., Glasgow $1^1/_5$ d., Aberdeen $^3/_4$ d.

Gleiche Beschwerden bringt der Secretär der Association der Eisenproducenten von South Staffordshire, W. Williams jun., vor die Commission; auch hier sind es niedrigere Sätze in Folge der Concurrenz der See, wodurch andere Plätze bevorzugt werden; diese hätten ohnehin schon den Vorzug, an der Seeküste zu liegen; dazu bekämen sie nun noch den künstlichen Vorsprung der wohlfeileren Eisenbahnfrachten [1]). Neue Districte würden dadurch auf Kosten der Eisenindustrie von Staffordshire in die Höhe gebracht, klagt ein Vertreter desselben Interesses [2]). Ebenso lauten die Beschwerden der Töpfereiindustrie von Staffordshire [3]). Deren Vertreter will lieber, dass die Eisenbahngesellschaften stets ihre Frachtmaxima in allen Fällen verlangen, als dass sie die Freiheit haben, willkürlich Differentialsätze zu machen.

Frage: „Wie wird denn das Publicum durch Differentialsätze geschädigt?“ — Antwort: Nehmen wir zwei Fabrikanten an, welche dieselben Waaren produciren.

„In demselben District?“ — Nein, in zwei verschiedenen Districten. Setzen wir den Fall, dass ich als Thonwaaren-Fabrikant in Staffordshire für eine Entfernung von 130 miles bis London 30 sh. p. ton Fracht zu bezahlen habe. Newcastle-upon-Tyne liegt 275 miles von London, und von dort kostet die Fracht nur 23 sh., von Yorkshire nach London (170 miles) 20 sh. Gesetzt nun, dass an der Eisenbahnlinie von Newcastle nach London Jemand seine Fabrik um 100 miles näher zu London hätte und er für die 175 miles ebenso viel zahlen müsste, wie die Fracht von Newcastle nach London beträgt, so wäre das doch eine grosse Härte!

[1]) qu. 10115—10148. qu. 10206—75.
[2]) W. Matthews, Royal Commission qu. 10450—55.
[3]) Hollins qu. 11303—19, 11330—38.

„Aber wie wird denn das Publicum dadurch beeinträchtigt?" — Der Fabrikant wird geschädigt.

„Aber verliert das Publicum? Gewinnt nicht umgekehrt der Consument dadurch?" — Das Publicum wird in folgender Weise geschädigt: würde der näher gelegene Fabrikant einen niedrigeren Frachtsatz zu zahlen haben, wie es die Gerechtigkeit verlangt, so würde er natürlich im Stande sein, seine Waaren wohlfeiler zu verkaufen.

„Wenn, um die Sache von der andern Seite anzusehen, der Maximumsatz p. mile für beide Strecken bezahlt werden müsste, würde das Publicum nicht des Vortheils beraubt werden, welchen die Concurrenz von Newcastle ihm bringt?" — Zu einem gewissen Grade allerdings.

„Also das Publicum würde darunter leiden?" — Die Consumenten wohl, aber gegen die Fabrikanten würde Gerechtigkeit geübt werden [1]. —

Wir können hier nun nicht alle andern Industriellen und Kaufleute des Landes, welche gleiche Klagen vorbringen, näher betrachten: die Gesichtspuncte sind in den angeführten Beschwerden erschöpft: Rochdale klagt über Hintansetzung gegen Oldham [2], Lincoln über Bevorzugung von Gainsborough [3], Darlington über die Bevorzugung anderer Plätze im Kohlenhandel durch niedrigere Sätze (gegen die North Eastern [4])). Gloucester beschwert sich über die Great Western, dass Newport ihm vorgezogen werde [5]), indem gleichzeitig bemerkt wird, dass Newport die Kohlenausfuhr vor Gloucester voraushabe. Der Eigenthümer von Salzwerken in Worcestershire [6]) klagt, dass ein anderes Salzwerk von

[1]) qu. 11318: So that the injury would be to the public? — To the consumers; but still there would be justice, perhaps, to the manufacturers. Vgl. dazu qu. 11335—37, wo er meint, „sooner or later" bekomme der Consument einen Theil an dem Gewinne des Fabrikanten.

[2]) Fletcher qu. 1347—1400 Lawton qu. 1415—1447.

[3]) Smith qu. 9112—25, Gentel qu. 9174—9206, 9242—64.

[4]) Wooler qu. 9556—65.

[5]) Nicks qu. 8990—9008, 8947—51.

[6]) Corbett qu. 10873—10965.

derselben Bahngesellschaft niedrigere Frachtsätze erhalte. Der Director der grossen Brauerei von Bass in Burton am Trent bringt ein ungeheures Material zur Anklage gegen die Eisenbahngesellschaften, darunter namentlich auch über die Differentialsätze. „Das gegenwärtige Eisenbahnsystem," ruft er aus, „ist ganz und gar falsch wir brauchen eine Staatscontrole über die Verwaltungsräthe und Directoren; in der That sind sie unsere Herren, statt dass sie unsere Diener sein sollten"[1]). Ueber die Bevorzugung Hartlepool's klagt auch der Vertreter des Vereins zum Schutze des Handels in den Midland Counties, ein Hopfen- und Theehändler und Müller[2]). Aus Irland klagt namentlich Dublin darüber, dass es durch die Differentialtarife geschädigt werde[3]).

Vor dem vereinigten Ausschusse vom Jahre 1872 kehren die Klagen wieder, nicht bloss die von Liverpool, dessen Beschwerden in demselben Jahre oben schon erwähnt worden sind. John Rawcliffe, früherer Mayor von Preston, sagt aus, dass seine Auftraggeber nicht über die absolute Höhe der Eisenbahntarife klagen, sondern über die Ermässigung der Tarife für andere Plätze zum Schaden von Preston[4]). Der Mitbesitzer einer grossen Alkalifabrik in Widnes (Lancashire)[5]) klagt über den niedrigen Differentialsatz zu Gunsten der Kohlenausfuhr; denn derselbe sei in der That eine Steuer auf den einheimischen Consumenten und Fabrikanten zum Nutzen des ausländischen. Die Kohle zu dem niedrigen Frachtsatze fährt vor der Thür ihrer Fabrik in Widnes vorbei; aber sie können sie für denselben nicht erlangen. Gleich darauf erscheint ein Director der Wigan Coal and Iron Company und erklärt, diese Differentialsätze für den Kohlenexport seien das einzige Mittel für die Lancashire-Kohle, mit der Kohle der Ostküste über See zu concurriren[6]). —

[1]) Cosgrove qu. 15742—15817.
[2]) Hutchinson qu. 9722—55.
[3]) qu. 6994, 7288—7300. Vgl. 8485—86.
[4]) Evid. 1872 qu. 1856—1916.
[5]) H. Deacon qu. 2038—57.
[6]) A. Hewlett qu. 2074—2077. qu. 2076: Yours is the coalowners view and that of the last witness is a manufacturer's view? — Clearly so.

Im Namen von Bury klagt R. Walker [1]), die Lancashire and Yorkshire habe in vielen Fällen einen höheren absoluten Satz für die kürzere Strecke, als für die längere genommen, beispielshalber einen höhern Frachtbetrag (nicht bloss Meilensatz) für 40 miles berechnet, als für 30 miles weiterer Entfernung in derselben Richtung — als Folge einer langjährigen Concurrenz mit der Midland auf zwei concurrirende Häfen: die Kosten so niedriger Sätze hätten andere Strecken durch ihre höheren Sätze decken müssen. — Der Präsident der Handelskammer von St. Helen's [2]) äussert es als die allgemeine Ansicht seiner Ortschaft, dass lediglich aus dem Grunde der den Platz benachtheiligenden Differentialsätze zu Gunsten anderer Plätze der Gedanke der Staatsbahnen populär sei, weil diese wenigstens dafür Abhülfe versprechen.

ββ. Was erwiedern auf jene Beschwerden die Eisenbahnverwaltungen?

Zunächst antwortet der Director der grössten englischen Eisenbahngesellschaft, W. Cawkwell, auf die Beschwerden Liverpool's [3]).

Wenn man sich über die niedrigeren Sätze zu Gunsten von Fleetwood und zu Ungunsten von Liverpool beklage, so sind diese niedrigeren Sätze dadurch zu rechtfertigen, dass Fleetwood ein neuer Hafen ist und man sich bemüht hat dort einen Verkehr zu schaffen. Es hat sich erwiesen, dass ohne einen niedrigeren Frachtsatz von Fleetwood landeinwärts die Schiffe nicht veranlasst werden konnten, nach Fleetwood zu gehen.

„Warum denn kann die London and North Western als

[1]) Evid. qu. 2246—59.

[2]) Lieutenant-Colonel D. Gamble qu. 1533–69.

[3]) Royal Commission 1866 Evid. qu. 11402–11456. Schon in der Untersuchung vom Jahre 1853 kam die Klage über Differentialsätze zur Sprache, wurde damals aber nur flüchtig gestreift. Laing, chairman der London and Brighton, erklärte auf die Frage Cardwell's qu 194 bis 196: I think that you will get the best result to the public by leaving it to the interest of companies to make the best arrangements they can.

Eisenbahngesellschaft wünschen, dass Schiffe nach Fleetwood kommen? — Sie hat eine Eisenbahn, die nach Fleetwood geht, sie hat Geld für den Hafen dort ausgegeben, und daher wünscht sie natürlich lebhaft, einen Verkehr dorthin zu ziehen."

Die grosse Masse der gerügten Differentialsätze aber erklärt Cawkwell aus dem Einflusse der Concurrenz.

„Sie geben das Princip zu, dass Sie, wo Concurrenz vorhanden ist, zu dem niedrigsten Satze befördern, welcher vereinbar ist mit der Erzielung irgend welchen Gewinnes, und dass Sie, wo es keine Concurrenz gibt, den höchsten Satz verlangen, welcher möglich ist, ohne den Verkehr zu vertreiben?" — Ohne Zweifel: die Eisenbahngesellschaften halten sich für vollkommen berechtigt, in einzelnen Fällen ihre Sätze zu erniedrigen, um einer Concurrenz zu begegnen, und in andern Fällen einen möglichst hohen Satz zu nehmen.

„Ist nicht das Ergebniss davon, dass die Leute, welche in Städten ohne Concurrenz leben, hohe Sätze zahlen müssen, um die Eisenbahngesellschaft in den Stand zu setzen, auf andern Strecken, wo Concurrenz ist, zu nicht lohnenden Sätzen zu fahren?" — Ich kenne sehr wenige Plätze, wo es nicht Concurrenz irgend welcher Art gibt; unser Princip aber hat den Erfolg, dass das Publicum in einer grossen Zahl von Märkten zu kaufen befähigt ist, während das andere Princip (gleiche Meilensätze) es auf einen bestimmten Markt beschränken würde, das heisst, der Productionsbezirk würde einen bestimmten Kreis haben, welcher für ihn eine Art von geschütztem Gebiete wäre, das er allein versorgte und in das kein Anderer eindringen könnte.

„Ihr Argument geht dahin, dass Sie nicht, wie man Ihnen vorwirft, durch jene ungleichen Sätze Ungleichheit der Vortheile erzeugen, sondern umgekehrt die natürlichen Ungleichheiten der Lage zwischen einem Platze und einem andern vermindern?" — Sehr richtig, das ist es, was ich meine [1]).

[1]) Vgl. qu. 11439: I do not see what Mr. C. has to complain of because he has only to meet the Winsford men (die 36 miles weiter her ihr Salz nach London für dieselbe Fracht bringen) on the same terms.

„Würde eine Eisenbahngesellschaft unter irgend welchen Umständen zu Sätzen, die mit Verlust verbunden sind, Güter befördern?“ — Nein, ich denke nicht, es sei denn, es würde dadurch mittelbar ein grösserer Vortheil erreicht. Zum Beispiel, der Satz zwischen Fleetwood und Preston ist ein sehr niedriger; aber dafür erhalten wir den Gewinn aus dem übrigen Theile der Schiffsladung, welcher von Fleetwood nach den tiefer im Innern gelegenen Plätzen geht. —

Die Concurrenz wird meist gemacht durch die See, wie in dem Falle von Newcastle-Hull gegen Liverpool-Hull; bisweilen durch unabhängige Binnengewässer; so in dem Falle von Hull-Sheffield gegen Liverpool-Sheffield, da zwischen Hull und Sheffield die beiden Flüsse Humber und Trent eine freie Schifffahrt für mehr als die Hälfte des Weges gewähren.

Gegen die Beschwerden darüber, dass der Handel Liverpool's mit Frankreich sich seit dem Handelsvertrage nicht gehoben habe, die Steigerung dieses Verkehrs vielmehr anderen englischen Häfen zugefallen sei, bemerkt Cawkwell Folgendes. Der wahre Grund ist der, dass eine Anzahl von neuen Verbindungslinien von andern, meist zu Frankreich günstiger gelegenen Häfen entstanden ist. Es gibt jetzt einen täglichen Verkehr mit französischen Häfen durch die von London ausgehenden vier südlichen Eisenbahnen, die London, Chatham and Dover, die South Eastern (Dover), die London Brighton and South Coast, die South Western (Southampton); es gehen täglich Dampfer von der Themse nach den französischen Häfen und dreimal wöchentlich eine directe Linie zwischen der Themse und Paris. Liverpool dagegen hat nur sechs Dampfer monatlich nach Havre, drei Dampfer monatlich nach Bordeaux und gelegentlich einen Dampfer nach Rouen und Nantes.

Cawkwell bestreitet dann namentlich, dass der aus dem Verkehre zwischen Manchester und Liverpool gezogene Gewinn ein übermässig grosser sei. Die ursprüngliche Anlage der Bahn sei seit ihrer Verschmelzung mit der London and North Western im Jahre 1846 vollständig verändert; für die

Stationen in Liverpool sind von 1846 bis 1866 allein 1¾ Mill. Pfd. St. ausgegeben worden. Ohne diese grosse Erweiterung der Anlagen wäre der Zuwachs des Verkehrs auf das Dreifache des vorigen nicht zu bewältigen gewesen. Eine besondere Rechnungsführung für die einzelne Bahnstrecke besitzt die London and North Western nicht: aber Cawkwell glaubt versichern zu können, dass angesichts der grossen neuen Ausgaben für den Liverpooler Verkehr der Gewinn aus der alten Linie kaum zehn Procent erreicht. Uebrigens sei bei der Verschmelzung der Liverpool and Manchester mit der London and North Western im Jahre 1846 die alte Revisions-Clausel der Acte von 1826 beseitigt worden [1].

Auch betont Cawkwell, dass die Berechnung der Meilensätze für die verschiedenen Richtungen und die daraus sich ergebende Höhe zu Ungunsten von Liverpool, wie sie von den Vertretern Liverpool's vorgetragen worden sei, einer wesentlichen Berichtigung bedürfen: man habe nämlich für alle Richtungen gleiche Stationsunkosten (welche in den Gesammtfrachten einbegriffen sind) bei der Berechnung angenommen, während in Wirklichkeit die Unkosten (terminals) in Liverpool und Manchester weit grösser sind, als auf den kleineren Stationen; ziehe man diese höheren Sätze nicht zuvor ab, so rechne man falsche, zu hohe, Meilensätze für Liverpool heraus [2].

Ferner händigt derselbe Zeuge eine lange Liste von Frachtsätzen ein, welche im speciellen Interesse Liverpool's, um den Verkehr an seinen Hafen zu fesseln, ermässigt worden sind [3]. So hat die London and North Western die Fracht für überseeische Wolle von Liverpool nach London auf ¾ d. p. ton p. mile herabgesetzt, damit die mit Wolle ankommenden Schiffe nicht direct nach London gehen, wo die Wollverkäufe stattfinden, und zwar auf eine Vorstellung der Liverpooler Schiffsrheder, welche behaupteten, ohne diese Herab-

[1]) qu. 11456: Do you state positively as a fact that that provision was repealed by the Amalgamation Act of 1846? — It was.

[2]) qu. 11477–11480.

[3]) qu. 11490—11499.

setzung der Fracht würde der Wollimport Liverpool verloren gehen. In gleicher Weise ist für den überseeischen Verkehr, für Export und Import, eine Anzahl Artikel herabgesetzt worden, in erster Reihe für die Strecke Liverpool-London und London-Liverpool, dann für andere Plätze; so Palmöl von Liverpool nach London zu 0.45 d. p. mile, Jute von Liverpool nach Dundee zu 0.53 d. p. mile. Für funfzig verschiedene Städte des Landes, von Liverpool dorthin oder von dorther nach Liverpool, sind es Sätze meist von $^1/_2$ d. bis $^3/_4$ d. Aber selbst diese Liste der ermässigten Sätze und mit der Berechnung der Terminals nach der Ansicht der Eisenbahnverwaltung ergibt für Liverpool-Manchester kaum einen einzigen Satz unter 1 penny p. ton p. mile, die meisten von $1^1/_4$ bis $1^1/_2$ d.

Für diejenigen Fälle, wo Liverpool in der That höhere Meilensätze zahlt, als concurrirende Plätze, gibt Cawkwell den Standpunct, den die Liverpooler einnehmen, gar nicht zu [1]: abgesehen davon, dass sie Meilensätze für eine Minderheit von Fällen gewählt haben, die sich ganz anders ausnehmen würden, wenn sie in Verbindung mit der Gesammtheit der Fälle aufgeführt worden wären — haben sich die Liverpooler Kaufleute nach seiner Ansicht auch in der Minderzahl der höheren Meilensätze nicht zu beklagen, so lange die Gesammtfracht für die ganze Strecke (gross rate) nicht höher ist, als die für ihre Concurrenten; sie dürften sich darüber nicht beklagen, dass sie ihren Concurrenten „unter gleichen Bedingungen" (on equal terms) entgegenzutreten hätten; das sei nur recht und billig gegen die concurrirenden Plätze und gegen das Publicum. —

Den allgemeinsten und nächstliegenden Grund einer Verschiedenheit der Tarifsätze derselben Eisenbahngesellschaft, die Verschiedenheit der Kosten, setzt Captain O'Brien, der Director der North Eastern [2]), näher auseinander, zwar keineswegs als Vertreter der Gesammtüberzeugung der englischen Eisenbahnmänner, welche vielmehr zu behaupten lieben, die

[1]) qu. 11493—94.

[2]) Royal Commission 1866 Evid. qu. 12005—12020.

Kosten, namentlich der Bahnanlage, seien für die Tarifsätze völlig gleichgiltig. O'Brien führt bei Erörterung der verschiedenen Kohlensätze auf seinem Bahncomplexe an, dass in vielen Fällen ein Frachtsatz von $^1/_2$ d. p. ton p. mile gewinnbringend sein kann, in andern dagegen derselbe Satz nicht einmal die Kosten deckt. Gründe sind: Masse des Verkehrs auf einer Strecke, d. h. Intensität der Capitalausnutzung, Länge der Strecke des Transports, Steigung der Bahn. Auf einzelnen Strecken macht die Maschine mit dem Kohlentransport 160 miles in einem Tage, einschliesslich der Zurückschaffung der leeren Wagen [1]; auf andern Strecken dagegen sind nicht mehr als 62 miles herauszubekommen. Je nach der Schwierigkeit der Steigungen ist auch die am besten lohnende Belastung der Locomotiven verschieden: auf einer bequemen ebenen Bahn 50 Wagen von 6 bis 8 Tons, bei Steigungen bis hinab auf 20 Wagen. Wie wenig aber auch dieser Eisenbahnmann im Stande ist, schärfer die Kosten für die verschiedenen Leistungen und Strecken zu bestimmen, geht aus dem weiteren Verhör hervor — ganz abgesehen davon, dass es unstatthaft ist, die Kosten der verschiedenen Steigungen nur aus den Betriebskosten, ohne Rücksicht auf die Anlagekosten, zu betrachten, da ja, in England am meisten, die Schwierigkeiten des Terrains durch technische Werke theilweise beseitigt werden und hier also stets ein Calcül zwischen Anlagekosten und Betriebskosten stattfindet, was nämlich vortheilhafter sei, hohe Anlagekosten und geringere Betriebskosten oder niedrige Anlagekosten und hohe Betriebskosten.

„Können Sie“, fragt ein Mitglied der königlichen Commission, „einen Vergleich machen, welcher zeigt, was eine lohnende Belastung der Locomotive bei einer Tagesarbeit von 60 miles wäre und was eine solche bei einer Tagesarbeit von 160 miles?“ — Nein, das kann Niemand.

„Sie würden in solchem Falle die verschiedene Grösse der Steigungen in Erwägung ziehen?“ — Ohne Zweifel; aber es wäre nichts als eine ungefähre Schätzung.

[2]) D. h. 80 miles mit der Ladung hin und 80 miles leer zurück.

„Wie sind Sie denn im Stande, zu sagen, dass der eine Satz in einem bestimmten Falle lohnend ist und ein anderer nicht?" — Ja, das ist stets sehr schwierig; es kommt in solchen Fällen schliesslich auf eine Vermuthung hinaus[1]).

„Also wird, wenn Sie einen neuen Tarifsatz fixiren, gar keine wirkliche Calculation vorgenommen, um zu sehen, ob er lohnend sei oder nicht?" — Nein, es wird keine gemacht. Die Eisenbahndirectoren haben in ihrer Vorstellung eine Art von Minimumtarif, unter welchen sie nicht hinabgehen, ohne eine sehr sorgfältige und genaue Untersuchung der besondern Umstände des vorliegenden Falles anzustellen." —

Allport, Director der Midland, rechtfertigt seine Verwaltung gegen die Klagen der Liverpooler und Anderer in folgender Weise[2]).

Die niedrigen Sätze für den Hafen von Gloucester erkennt er als sehr niedrige an; aber sie seien dadurch begründet, dass dieser Hafen einen so ungünstigen Zugang habe und die Kosten, hineinzugelangen, demzufolge so gross seien, dass ohne solche ausnahmsweise niedrigen Sätze für das Binnenland es überhaupt für Gloucester unmöglich wäre, irgend welchen Verkehr an sich zu ziehen.

In andern Fällen, so von Hull nach Sheffield, von Staveley nach London, sehe sich die Midland genöthigt, wegen der Concurrenz offener Flüsse oder der See äusserst niedrige Frachten zu gewähren, was sie constant thue, so oft solche Concurrenz es verlange; wollte sie aber solche ausnahmsweisen Frachtsätze allgemein einführen, so könnte sie offenbar nicht bestehen. Dass zwischen verschiedenen Eisenbahngesellschaften solche Concurrenz nicht andauern kann, bestätigt Allport auch bei dieser Gelegenheit. Darüber ist kein Zweifel, sagt er[3]), dass alle Concurrenz durch verschiedene Eisenbahnrouten sich zuletzt in gleiche Sätze auflöst, seien das nun zwei, drei oder vier verschiedene Gesellschaften; es muss

1) You must make a guess at it.
2) Royal Commission qu. 12347—12384.
3) q. 12360—62.

unvermeidlich dahin kommen; und es ist oft geschehen, dass die Concurrenz erhöhte Tarife herbeigeführt hat.

Im Ganzen scheint es mir, meint Allport, dass die Herren von Liverpool den grossen Wunsch hegen, so ziemlich den ganzen [Handel des Reiches zu absorbiren; denn sie sind nicht zufrieden mit dem grossen Antheil, welchen sie schon haben. Die Ausweise zeigen, dass Liverpool 64 Mill. £ Export hat und das arme Gloucester £ 46,000; und dennoch sind sie nicht zufrieden.

„Halten Sie es für die Pflicht einer Eisenbahngesellschaft, auf den Verkehr in der Richtung einzuwirken, dass jede Stadt einen gewissen Antheil daran erhält, wie er der Eisenbahnverwaltung billig erscheint? oder ist es nicht vielmehr ihr Geschäft, denjenigen Verkehr zu besorgen', der ihr übergeben wird, ohne sich weiter um etwas zu kümmern? — Ich denke, es ist die Pflicht der Eisenbahndirectoren, die Hilfsquellen ihrer Districte zu dem äusserst möglichen Grade zu entwickeln; das ist das Princip, welches mich beeinflusst hat. Wenn ich eine Gelegenheit sähe, den Verkehr Gloucester's zu entwickeln, so würde ich, so lange die Frachtsätze irgend einen Gewinn abwerfen, ganz unzweifelhaft es zu thun mich bemühen, ohne Rücksicht auf unsere Tarifsätze von Liverpool oder London oder sonstwoher; die einzige Frage würde sein, ob der Satz irgend einen Gewinn abwerfen könnte. Ich meine, es ist die Pflicht der Eisenbahndirectoren, im Interesse sowohl der Eisenbahngesellschaften als des Publicums, so zu handeln, und es wäre nach meiner Ueberzeugung eine nationale Calamität, wenn der ganze Handel dieses Landes in einem einzigen Hafen concentrirt werden sollte, was die Liverpooler Herren jedenfalls erreichen würden, wenn ihre Ansichten zur Herrschaft gelangten.]

„Was haben Sie denn damit zu thun, dass es eine nationale Calamität wäre, wenn der Handel in einem einzigen Hafen concentrirt würde? Ist es nicht das Geschäft einer Eisenbahngesellschaft, so viel zu befördern, als sie kann, und so viel Gewinn zu machen, als sie kann? — Ja; aber ich spreche so-

eben als ein Mitglied des grossen Gemeinwesens, und ich hätte das vielleicht nicht thun sollen. Ich, als Director der Midland, betrachte es jedenfalls als meine Pflicht, die Hilfsquellen des Districts zur höchstmöglichen Höhe zu entfalten.

„Ist es das Interesse der Eisenbahngesellschaft, den Verkehr zu entwickeln, welcher Ermuthigung verlangt? — Gewiss, und wenn wir es nicht thäten, was würde die Folge sein? Nehmen Sie zum Beispiel den Fall von Derby; von Gloucester bis Derby gehört die ganze Linie der Midland, und ich bin der Ansicht, es steht nichts in unsern Acts, was uns hindert, den Verkehr von Gloucester nach Derby zu solchen Sätzen zu befördern, als uns beliebt, vorausgesetzt, sie sind nicht höher als die parlamentarischen Maxima. Was die Festsetzung der Frachten betrifft, so möchte ich, da es vielleicht wissenswerth ist, erklären, wie sie bewirkt wird. Ein Holzhändler in Gloucester schreibt an mich und sagt: „ich kann ein Geschäft in Derby machen, aber Ihre Fracht ist so hoch, dass mir der Markt verschlossen ist; wenn Sie ihren Satz um 1, 2, 3 shilling reduciren können, dann kann ich einen Verkehr auf Ihre Linie bringen, welcher sowohl für Sie als für mich Vortheil gewähren wird.“ Mein Geschäft ist es alsdann, mich zu überzeugen, ob seine Angabe richtig, und wenn sie es ist, so gebe ich ihm einen Satz, der passend ist.

„Sie stellen es also lediglich auf ein commercielles Princip und nicht auf die Rücksicht, das Gleichgewicht zwischen dem einen und dem andern Platze herzustellen? — Jawohl; die Fragen sind einfach die: ist ein Verkehr zu haben? bleibt bei dem Satz ein Gewinn übrig? und können wir es ausführen? Beantworten sich diese Fragen mit Ja, so geschieht es.

„Ihr Zweck ist, Gewinn zu machen? — Ja.

„Und dieser Gewinn ist verschieden bei verschiedenen Theilen des Verkehrs? — Ja.

„Bei einigen Theilen ist Ihr Gewinn vom Satze 10 Procent, bei andern 20 oder 30 Procent? — Ja; wenn wir den Durchschnitt unserer Frachtsätze nehmen, so bleibt 50 Procent Gewinn, 50 Procent Betriebskosten; aber wir befördern

einen grossen Theil unsers Verkehrs mit 80, 85, ja sogar 90 Procent Betriebskosten“ [1]).

In den vorangegangenen Zeugenaussagen sind alle Gesichtspuncte berührt, welche in dem grossen Material der Rechtfertigung seitens der verschiedenen Eisenbahndirectoren geltend gemacht werden:

1) Druck der Concurrenz, welche zu niedrigeren Sätzen als den üblichen zwingt (See, unabhängige Binnengewässer).
2) Entwicklung eines bestimmten Verkehrs in dem Districte der Eisenbahngesellschaft für einen Hafen, einen Binnenplatz, einen Industriezweig.
3) Das lohnende des Verkehrs, seien es die Quantitäten, sei es die Länge einer bestimmten Strecke der Beförderung, sei es die Verschiedenheit der Betriebskosten auf einer gewissen Strecke [2]).

Um die oben angeführten Zeugnisse zu ergänzen, will ich für jeden der drei Gesichtspuncte übereinstimmende Aussagen der andern Eisenbahnmänner hinzufügen.

Der verhältnissmässig einfachste Punct ist der erste, und die Zeugnisse darüber sind die einhelligsten. Davon ausgehend, dass die Eisenbahnen möglichst jeden Verkehr an sich ziehen müssen, auch bei dem niedrigstmöglichen Satze, der kaum einen geringen Gewinn lässt, folgen alle Eisenbahnverwaltungen dem Grundsatze, unter dem Zwange einer unabhängigen Concurrenz, also namentlich der offenen See, ihre Sätze entsprechend zu ermässigen für die Strecken, auf denen sie mit der See oder sonst in Concurrenz treten. Eigenthümlich gestaltet sich das Verhältniss da, wo verschiedene Eisenbahnen auf verschiedentlich langen Wegen denselben Verkehr besorgen: es findet hier, ein häufiger Fall noch im heutigen Eisenbahnverkehr Englands, eine Concurrenz um die Transportmasse zwischen verschiedenen Bahnen auf Grund eines Abkommens dieser Bahnen über die Bedingungen des Transportes statt

[1]) Evid. qu. 12377—84.

[2]) Vgl. Hawkshaw Evid. Royal Commission 1866 qu. 14403—07.

(bei gleichen Frachtsätzen für die ganze Strecke, bei gleicher Annahmefrist u. dgl. m.)[1]), und zwar sowohl im Güter- als im Personenverkehr. Ein typisches Beispiel dafür mag sein, dass für den Verkehr von London nach Birmingham die drei Bahnen London and North Western, Great Western und Midland zu gleichen Sätzen fahren, obwohl die Midland 135 miles Weg zu machen hat, die London and North Western nur 112 miles, die Great Western 129 miles[2]). Die längste Linie muss dann den billigsten Meilensatz annehmen, um eine mit den andern gleiche Gesammtfracht zu haben, wird also aus diesem Grunde regelmässig für diesen Concurrenzverkehr einen niedrigeren Meilensatz erhalten als da, wo sie nicht im Interesse der Theilnahme an dem Verkehr einer bestimmten Strecke solchen Umweg zu machen hat. Es kann sogar vorkommen, dass nicht bloss der Meilensatz für die längste Strecke niedriger ist als für die kürzere, sondern dass auch die Gesammtfracht niedriger gestellt werden muss, um die Verzögerung oder Unannehmlichkeit der längern Fahrt dem Publicum zu ersetzen; jedenfalls kommt dies beim Personentransporte vor. So ist der Fahrsatz von London nach Paris über Dieppe niedriger als über Calais, deshalb, weil der Weg ein längerer ist[3]).

Für den zweiten Gesichtspunct sind die zur Rechtfertigung beigebrachten Thatsachen und Umstände mannigfaltige. Sie lassen sich aber alle dahin zusammenfassen, dass die Eisenbahnverwaltung sich als die Verwaltung einer Erwerbsgesellschaft berechtigt und verpflichtet glaubt, jedes Geschäft zu machen, das sich bietet, jeden Hafen, jede Industriestadt, jeden Industriezweig, jeden Handelszweig durch entsprechend mässige Frachten emporzubringen, so lange irgend ein Gewinn, sei es auch nur als Aussicht in der Zukunft, sich daraus ergibt. Zu gleicher Zeit führen sie die gemeinnützige Folge, mehr oder weniger — die Einzelnen äussern sich verschieden,

[1]) O'Brien qu. 11997.
[2]) Royal Commission Evid. Grierson 1866 qu. 11956—58.
[3]) Grierson 1866 qu. 13265.

äussern sich namentlich mehr oder weniger klar — als ihren bewussten Zweck oder als das spontane harmonische Ergebniss ihres Geschäftsgrundsatzes, an. Diese gemeinnützige Folge besteht darin, dass möglichst viele Plätze in Concurrenz auf einem Markte gebracht werden, dass nicht ein einzelner Hafen den Markt allein beherrsche. Wie Gloucester gegen Liverpool, so Hartlepool gegen Hull, und in zahlreichen andern Fällen ähnlich, — immer ist es die Ausgleichung der natürlichen, geographischen, Verschiedenheit durch die Bevorzugung in den Meilensätzen, derart, dass für die längere Strecke derselbe Satz verlangt wird wie für die kürzere[1]). In hohem Maasse hat namentlich der Director der North Eastern dieses System entwickelt, um die verschiedenen Kohlengruben trotz ihrer verschiedenen geographischen Nähe zum Markte unter gleichen Bedingungen in Concurrenz zu bringen[2]). In ähnlicher Weise die Midland für die zahlreichen Kohlengruben in ihrem Districte[3]). So ist es ein merkwürdiges Ergebniss, dass die Eisenbahnverwaltungen, welche mit mächtiger Consequenz auf die Beseitigung der Concurrenz gegen einander und gegen sonstige Widerstände hingearbeitet haben und hinarbeiten, eine volkswirthschaftliche Aufgabe darin suchen, die Concurrenz der Kaufleute und der Industriellen, der Häfen, der Bergwerke, der Manufacturstädte anzufachen da, wo sie durch die Natur nicht zugelassen ist, und da zu befördern und zu vergrössern, wo sie nur gering ist. Wenn der frühere Director der London and North Western, Captain Mark Huish, im Jahre 1866 sagt[4]): „die Politik der Eisenbahnen ist nicht sowohl ein Krieg der Eisenbahnen als der Häfen gewesen", so bedeutet dieses, den gegenwärtigen Thatsachen gegenüber, nur zu einem gewissen Theile eine Concurrenz von Eisenbahnen unter einander, wenn sie auf verschiedene Häfen

[1]) Royal Commiss. Evid. 1866 Capt. O'Brien qu. 11967—70. 11984—12003. 12029—61. Cawkwell qu. 11507—30. Stewart qu. 14893—99. A. C. Sherriff qu. 16275—301.

[2]) Harrison qu. 15130—51. O'Brien qu. 12117—21.

[3]) Vgl. Allport qu. 13674—79.

[4]) Royal Commiss. qu. 15924—28.

führen; dagegen, je mehr auch dieser Rest schwindet, und namentlich je umfassender die Herrschaft grosser Gesellschaften über einen District des Landes sich befestigt, bedeutet es vorherrschend oder ausschliesslich die Concurrenz, welche eine einzige Eisenbahnverwaltung den verschiedenen Häfen (und Productionsorten), die sie alle ausschliesslich beherrscht, nach eigenem Gutdünken bereitet. Das vollendetste Beispiel dafür war schon im Jahre 1866 die North Eastern und war es noch mehr 1872.

Der dritte Punct umfasst die Mannigfaltigkeit der Umstände, welche den Gewinn aus dem Verkehre einer bestimmten Strecke beeinflussen. Allport rechtfertigt die billigeren Sätze von London, welche er den Zuckerraffinerien von Sheffield im Vorzuge vor Derby gegeben hat, dadurch, dass (abgesehen von der Concurrenz der Wasserstrasse) eine einzige Zuckerfabrik in Sheffield in einer Woche mehr Zucker von London bezieht, als die ganze Stadt Derby in einem halben Jahre [1]). Zu gleicher Zeit hebt er hervor, dass er nur einem bestimmten Orte, nicht einem bestimmten Industriellen, mit Rücksicht auf das grosse Quantum einen billigeren Satz gewährt, so dass die ganze Stadt Sheffield diesen Satz geniesst, gleichviel ob nun ein kleiner Händler oder jene grosse Raffinerie den Zucker bezieht. Ebenso rechtfertigt er den billigeren Satz für Gerste, welchen er den Brauern in Burton gegeben hat, im Gegensatze zu Derby [2]). Cawkwell sagt übereinstimmend damit, dass für Plätze, bei welchen grosse Quantitäten des Verkehrs zu erlangen oder zu verlieren sind, niedrigere Sätze gewährt werden müssen: für kleine Plätze dagegen, wo kein Verkehr ist und keiner zu entwickeln, thut man nicht das Gleiche [3]). Ja, es wird sogar als angemessene Uebung bezeichnet, auch für verschiedene Qualitäten desselben Productes aus Rücksicht auf einen für die bestimmte Qualität zu entwickelnden Verkehr niedrigere Sätze zu gewähren: so erzählt der Ingenieur der

[1]) Allport 1866 qu. 12474—77.
[2]) qu. 12497—501.
[3]) Royal Commission 1866 qu. 13276—286.

North Eastern, T. E. Harrison, auf ihrer Bahn werde das Eisenerz, je nachdem es zu Schmelz- oder zu Puddelzwecken geeignet sei, zu verschiedenen Sätzen befördert, weil das Eine in zwanzigmal so grossen Quantitäten in Betracht komme als das Andere [1]), aus Rücksicht auf den grossen Verkehr, der zu nähren und zu entwickeln ist.

Je nach der Länge der Strecke werden die Sätze, namentlich für Kohlen, sehr verschieden normirt. Cawkwell gibt an, auf seiner Bahn sei bei Strecken unter 50 miles die Kohlenfracht 1 d. p. ton p. mile, darüber $^3/_4$—$^1/_2$ d., ja bisweilen niedriger [2]). S. Clarke, Director der Great Northern [3]), gibt an, dass seine Bahn seit dem Jahre 1862 Kohlen für lange Strecken zu $^3/_8$ d. befördere; aber für kurze Entfernung ist der Satz theuerer, weil die Kosten höher sind: denn die Locomotive setzt sich in Bewegung mit der Fähigkeit zur Entfaltung einer bestimmten Kraft; kommt diese Kraft vollständig zur Verwendung, so zieht die Gesellschaft den ganzen Nutzen daraus; bleibt aber die halbe Last des Zuges auf der Mitte des Weges liegen und dann etwa wieder ein Viertel der Last auf einer weiteren Strecke, so macht die Locomotive die zweite Hälfte des Weges mit unvollständiger Last; es wird also ein Theil der Kraft vergeudet dadurch, dass nicht die volle Belastung den ganzen Weg zurückgelegt hat. Als eine solche Normaldistanz bezeichnet er den halben Weg von York bis London (191 miles der ganze Weg); die normale Last der Kohlenzüge 40—45 Wagen mit $7^1/_2$ Tons Beladung, $4^1/_2$ Tons Eigengewicht, zusammen 12 Tons Gewicht.

Es geschieht aus den hier erörterten Gründen, dass die bestehenden Differentialtarife in ihrer gegenwärtigen Ausdehnung von den sämmtlichen englischen Eisenbahnmännern als ein nothwendiger Bestandtheil des englischen Tarifsystems, des englischen Eisenbahnverkehrs überhaupt, vor

[1]) Harrison qu. 15141 —147.
[2]) qu. 11651—52.
[3]) qu. 12716—28.

der königlichen Commission im Jahre 1866 bezeichnet werden. Der schon mehrfach angeführte Ingenieur der North Eastern, T. E. Harrison, einer der ältesten Eisenbahnmänner, sagt gegenüber den Beschwerden und Wünschen der Handelseifersucht von Hull [1]: „Wenn Sie den ganzen Verkehr des Landes zum Stillstand bringen wollen, dann können Sie es nach meiner Ueberzeugung nicht erfolgreicher thun, als indem Sie das Princip gleicher Meilensätze annehmen. Der ganze Verkehr der Eisenbahnen hängt von den Differentialsätzen ab, und die Annahme eines einförmigen Meilentarifs würde buchstäblich neun Zehntel des jetzigen Verkehrs aufheben. Ich spreche diese Ansicht auf Grund thatsächlicher Erfahrungen aus.“

Die andern Aussagen lauten eben so oder ähnlich [2]. A. C. Sherriff, ein alter Eisenbahndirector, nach einander bei einer Anzahl von Bahnen, macht, indem er gleich Harrison die Beseitigung der Differentialtarife als den schwersten Schlag für den Verkehr des Landes bezeichnet, darauf aufmerksam, dass alle andern Frachtführer in England Differentialsätze haben, die Canäle, die Dampfschiffe, die Landfrachtführer [3]. Ja, Einzelne drehen vollends den Spiess um und sagen, die wahre Gleichheit sei die, dass auf die grössten Meilenlängen möglichst dieselbe Gesammtfracht erhoben werde wie auf die kürzeste, etwas annäherndes, analoges dem Pennyporto der Post — wenn dies auch nur als Bild vorschwebend — wobei die Ungleichheit des Meilensatzes recht eigentlich im Wesen bedingt sei: zu dem Zwecke, dass die Rohstoffe von allen Puncten des Landes den Industriellen mit möglichst geringem Unterschiede der Fracht geliefert werden [4].

Die weniger zahlreichen Erklärungen der Eisenbahnmänner vor der parlamentarischen Untersuchung des Jahres 1872, welche auf die Klagen vor dieser über die Differentialsätze

[1]) Evid. qu. 15185.

[2]) A. C. Sherrift M. P. qu. 16258—16299. G. P. Bidder qu. 16671. Allport qu. 13742—756. Clarke qu. 12796—802. Morris qu. 14121—126.

[3]) qu. 16260—62.

[4]) Bidder qu. 16677.

antworten, stehen auf dem gleichen Standpuncte wie die Aussagen von 1866.

Allport bezeichnete es, wie jene Zeugen vom Jahre 1866, als den verhängnissvollsten Fehler für den Verkehr, welchen man begehen könnte, wenn man gleiche Meilensätze auferlegen wollte [1]).

γγ. Ich glaube, dass ich in der hier gegebenen Darstellung jede der beiden Parteien mit allen ihren Gründen, für Klage wie für Rechtfertigung, hinreichend zum Worte habe gelangen lassen. Aufgabe ist es jetzt, über Recht oder Unrecht beider Theile zu entscheiden.

Der erste Eindruck, welchen man von dem Anhören beider Parteien empfängt, scheint mir der zu sein, dass jedes der beiden Interessen auf dem engen Boden des Eigennutzes steht und auf beiden Seiten diejenigen die ehrlichsten sind, welche vom gemeinen Nutzen am wenigsten reden. In Wahrheit, der Egoismus der Kaufleute ist um nichts besser als der Egoismus der Eisenbahnverwaltungen; ja, ich wage von vornherein zu behaupten, dass bei dieser Frage der Differentialtarife das Verhalten der englischen Eisenbahnverwaltungen, — ob auch ohne jegliches sittliche Verdienst, vielmehr aus dem theilweisen Zusammentreffen ihrer Herrschsucht mit volkswirthschaftlichen Bedürfnissen — eher einem Standpuncte, von welchem die Verkehrsinteressen nur nach dem Maasse der Gesammtzwecke beurtheilt werden, sich nähert als jenes Auftreten der Kaufleute. Es liegt solch' ein Unterschied im Gegenstande der Beschwerde selber: denn die Klagenden beschweren sich regelmässig darüber, dass andere ungünstiger situirte Orte niedrigere Meilensätze geniessen; sie neigen schon dadurch zu missgünstiger, neidischer Haltung, und das Unerbauliche derselben wird vergrössert, wenn der Neider ein Grosser, Reicher, Mächtiger ist, welcher dem Kleinen, Armen, Schwachen den geringen relativen Vortheil missgönnt. Die Eisenbahnverwaltungen dagegen zeigen sich hierbei mit

[1]) Evid. 1872 qu. 472—474. Vgl. A. Scott qu. 5428—33. Cawkwell qu. 6539—44.

ihrem Egoismus, ihrer Willkür, von der menschlicheren, grösseren Seite jedes Egoismus, der Herrschsucht, ja des Ehrgeizes, nicht bloss der Habgier, wenn diese auch neben jenen andern Momenten sicherlich mitbetheiligt ist.

Gehen wir auf das Einzelne näher ein.

Die englischen Eisenbahnverwaltungen, das muss zuvörderst anerkannt werden und ist früher schon bemerkt worden, stehen auf gesetzlichem Boden, wenn sie das Recht beanspruchen, in den Grenzen der parlamentarischen Maxima die Tarife so hoch und so niedrig zu setzen, als aus verschiedenen Beweggründen ihnen gut scheint, — vorausgesetzt, dass sie Jedermann unter gleichen Umständen gleich behandeln. Die Klagen darüber, dass die letztere Bedingung nicht erfüllt, also das Gesetz verletzt sei, gehören nicht hierher und werden nachher erörtert werden. Es ist ebenfalls erst später zu erörtern die Beschwerde darüber, dass die parlamentarischen Maxima durch die Terminals, für welche keine Maxima von Gesetzeswegen bestehen, nach dem Belieben der Eisenbahnverwaltungen illusorisch gemacht werden. Hier fragt es sich, was angesichts der Klagen und der Rechtfertigungsgründe von den Differentialtarifen, als einer Folge der bestehenden Gesetzgebung, im Hinblick auf eine Reform derselben zu halten sei.

Der erste Gesichtspunct, unter welchem Differentialtarife bestehen, ist die Concurrenz eines andern Unternehmens oder einer andern Strasse. Sofern es sich um die Concurrenz von Eisenbahnen mit einander handelt, haben wir hier abermals den merkwürdigen Fall, dass der dürftige Rest von Concurrenz, welcher zwischen verschiedenen Eisenbahngesellschaften überhaupt noch besteht, wie er von der einen Seite her gewünscht wird, so von der andern Seite her zu Klagen Anlass gibt. Eben darum aber sind die Klagen über diese Art der Concurrenz die am wenigsten hoffnungslosen, da mit fortschreitender Vernichtung der Concurrenz durch Uebereinkunft, am meisten durch Abgrenzung grosser Bezirke für concentrirte Eisenbahncomplexe, im Interesse der ökonomischen Consequenz auch die Concurrenz der Züge aufhört.

Bevor dieser Zustand durch Abkommen oder Verschmelzung in systematisch zweckmässiger Weise gänzlich beseitigt wird, ist er durch ein Verbot der Differentialfrachten schlechterdings unmöglich zu ändern. Denn man kann nicht die grössere Niedrigkeit der Tarifsätze verbieten: das Einzige, was man gebieten kann, ist, dass für jede kürzere Strecke an Gesammtfracht in derselben Richtung nicht mehr bezahlt wird als für die ganze Strecke. In der That sind Fälle, wo hierüber geklagt wird, sehr selten: es ist fast immer nur der von den Beschwerdeführenden herausgerechnete Meilensatz.

Was zweitens die Concurrenz unabhängiger Wasserstrassen, insbesondere der See anlangt, so handelt es sich hier um eine Concurrenz von grosser Dauer, um einen „natürlichen" Vortheil, welchen diejenigen Orte geniessen, die durch ihre geographische Lage desselben theilhaftig sind. Es ist eine einfache Consequenz dieser geographischen Lage, wenn nicht bloss der Vortheil der Seefahrt (des unabhängigen Stromes) ihnen zufällt, sondern auch der Vortheil der niedrigen Eisenbahnfracht, welche gezwungen ist, mit der Wasserfracht zu concurriren: jeder Sieg über diese Concurrenz, ihre endliche Vernichtung durch die Eisenbahnen würde die Fracht der natürlich bevorzugten Orte erhöhen, ohne dass die beschwerdeführenden Orte eine andere Genugthuung hätten, als diejenige, sich sagen zu können, den bisher von der Natur Bevorzugten sei ihr Vortheil verloren gegangen. Indessen, wie es häufig geschieht, zu sagen, man gönne den Seeplätzen den Vortheil, den ihnen die Natur gegeben, aber man klage über den „künstlichen" (artificial) Vortheil, den ihnen die Eisenbahngesellschaften gewähren, ist ganz unberechtigt; denn der sogenannte künstliche Vortheil ist die einfache Folge des natürlichen.

Erst dann wird die Klage berechtigt, wenn nachgewiesen wird, dass die niedrigen Sätze nur dadurch gewährt werden können, dass den Klageführenden desto höhere Sätze aufgebürdet werden. Jnwieweit dies der Fall ist, das nachzuweisen, ist Sache der besonderen Beschwerden; und es ist

wohl anzunehmen — die Beweise fehlen[1]) — dass dieses öfters geschieht: alsdann wäre allerdings eine Reform angezeigt, welche dahin ginge, Tarifmaxima einzuführen, welche, soweit eine Tarifcontrole überhaupt möglich ist, zumal in englischen Verhältnissen, derartige Willkür einschränkte. Hiebei jedoch stossen wir, das wird sich bei Erörterung der Tarifrevision noch zeigen, alsbald auf die allgemeinste Frage der ganzen Eisenbahnpolitik, jedenfalls der englischen: ist es möglich, die Willkür dieser ungeheuren Erwerbsgesellschaften in eine Schranke zu bannen? Ja — und die andere Frage drängt sich zugleich auf: wenn hier von einer Erwerbsgesellschaft nichts anders verlangt werden kann, als dass sie in den Grenzen gewisser Maxima solche Sätze verlangt, wie ihr passend scheinen, sollte nicht eine grössere Gerechtigkeit durch den Staat als Verwalter der Eisenbahnen erzielt werden können? Auch hierauf ist später zurückzukommen. Mit diesen Bemerkungen möchte ich sogleich dem Verdachte vorbeugen, dass ich etwa die Differentialtarife, in der Weise jener Volkswirthschaftslehre der Börsenberichterstatter, als „Frucht der Concurrenz“ schlechthin acceptirte. Thäte ich das, so wäre es sehr überflüssige Mühe, Gründe und Gegengründe zu hören; es wäre überhaupt überflüssig, diese Untersuchungen anzustellen — denn wie Sismondi von Ricardo, dem Riesen unter den Volkswirthen der Börse, sagt: auf jenem Standpuncte „rien ne fait de mal à rien“, was die Wissenschaft sehr vereinfache[2]).

Es folgt der zweite Rechtfertigungsgrund. Um einen Hafen, einen Industrieplatz, einen Handelszweig, einen Manufacturzweig zu heben, gewährt die Eisenbahnverwaltung ausserordentlich niedrige Sätze.

Lassen wir zunächst einmal die wirklichen Motive der Eisenbahnverwaltungen und die Beschwerde gegen sie ausser Acht und fragen, inwieweit der volkswirthschaftliche Zweck,

[1]) Scheinbare Beweise könnten leicht das Nebeneinanderbestehen sehr verschieden hoher Sätze in einen objectiv unrichtigen Causalnexus bringen.

[2]) Nouveaux Principes 1819 vol. I, p. 395.

welchen die Eisenbahnverwaltungen nach ihren Aussagen verfolgen, berechtigt und vernünftig ist. Der stehende Ausdruck ist: sie wollten „einen Verkehr entwickeln“ (develop traffic). Der Zweck, bis zu jener Consequenz getrieben, dass möglichst jeder Industrieller seine Rohstoffe, gleichviel wie gross die geographische Entfernung, zu möglichst gleich niedriger Gesammtfracht nach seiner Fabrik geliefert erhalte, ist offenbar eine Uebertreibung: denn unmöglich kann es Aufgabe der Verkehrsmittel sein, durch grosse Verschiedenheit des Transportpreises die Verschiedenheit der geographischen Entfernungen aufzuheben. Man sieht nicht ein, welchem Zwecke diese Verschiebung aller natürlichen Standorte der Production und des Absatzes dienen soll, und warum nicht die Baumwollindustrie, wie sie es bisher gethan, sich dauernd in der Nähe des Baumwolleinfuhrhafens erhalten soll; warum nicht die Eisenhüttenindustrie unmittelbar in der Nähe der Eisenbergwerke und der Kohlenlager ihren Standort behalten soll. Der Standort jedes einzelnen Industriezweiges ist das Ergebniss einer Anzahl der für dieselbe nothwendigen Bedingungen, welche oft parallel, oft einander kreuzend für diesen oder jenen besten Ort bestimmen und wiederum im Laufe der Zeit sich ändern und den Standort verschieben können: aber weder ist solche Verschiebung durch ein Pennyportosystem der Frachten aus irgend einem vernünftigen Grunde angezeigt, noch ist eine Verschiebung überhaupt wünschenswerth. Im Gegentheil die Grösse der englischen Industrie beruht zum Theil auf dem Alter ihrer Standorte je an bestimmten Puncten und in bestimmten Districten — so sehr, dass heutzutage für eine Anzahl von arbeitstheiligen Mittelpuncten eines Industriezweiges öfters gar kein anderer Grund zu finden ist, als die Thatsache der alten Gewohnheit. Diesen Zustand durch ein radicales System der Frachten umzuwälzen, ist nicht bloss nicht erwünscht, sondern auch schädlich.

Weit eher liesse sich jene Gleichheit der Frachten für verschiedene Entfernungen bei solchen Gütern empfehlen, welche einem dringenden Bedürfnisse der Consumtion entsprechen, nicht der Industrie; also etwa die Zufuhr von Koh-

len und Korn in Zeiten der Theuerung dieser Artikel. Doch wäre dies keineswegs das, was man sich bei „Entwicklung des Verkehrs" denkt.

Nun geht freilich auf einen so radicalen Zweck, wie den hier im Princip angenommenen, schon wegen der grossen Opfer, die das kosten würde, die Praxis der englischen Eisenbahngesellschaften durchaus nicht; aber das, was sie zu bezwecken vorgeben und theilweise auch bezwecken und erreichen, ist im Princip identisch damit; nur dass es nicht die Consequenzen zieht. Denn was soll es anders heissen: „wir wollen den Markt erweitern", „wollen von möglichst weiten Entfernungen und aus verschiedenen Richtungen her den Consum" (soll immer heissen die Industrie)[1] „versorgen" — als dies: die Verschiedenheit der Nähe von Kohlenlagern, von Einfuhrhäfen, soll durch gleich hohe Gesammtfracht für verschiedene Entfernung aufgehoben werden? Und ferner, wenn sie zu gleichen Frachten die Industrieerzeugnisse verschieden naher Industriebezirke zum Ausfuhrhafen, nach London u. s. w. bringen? Die Frage ist hier ja auf dem volkswirthschaftlichen Standpuncte immer die: wie verhält sich der zu erreichende Zweck zu den dafür aufgewendeten Opfern? Mit anderen Worten, wenn das volkswirthschaftliche Interesse in der Hand seines einzigen harmonischen Vertreters, des Staates, läge, — wie hätte sich dieser zu verhalten? Darauf, glaube ich, ist eine allgemeine Antwort überhaupt nicht zu geben, ausser der, dass solche Erwägung in prak-

[1]) Ein sehr lehrreiches Beispiel dafür, dass Deutlichkeit der Begriffe die erste Voraussetzung auch jeder von den Thatsachen ausgehenden wirthschaftlichen Erörterung ist, bietet das Wort „Consumtion". Die englischen Eisenbahnmänner und Industriellen, gleich andern, brauchen das Wort stets in dem Sinne von „Verwendung" für irgend einen Zweck, namentlich für Industriezwecke. Dadurch wird unbewusst der Sophismus befördert, als komme selbstverständlich den Consumenten zu Gute, was den Industriellen vortheilhaft ist. Bei solchem Anlass wird man daran gemahnt, die grossen Verdienste eines Hermann zu ehren, selbst wenn man davon durchdrungen ist, dass die Logik in der Nationalökonomie zu weit gegangen ist, indem sie sich nicht auf Läuterung der Begriffe beschränkte.

tisch gegebenen Fällen allerdings anzustellen wäre und, wenn der Zweck die Opfer lohnte, in der That eine solche „Entwicklung des Verkehrs" vorgenommen werden sollte. Aber sehr zweifelhaft ist es, ob in allen jenen Fällen, wo heute die Willkür, die Herrschsucht, der Eigennutz der englischen Eisenbahnverwaltungen sich dafür entscheiden, auch das objective Ja im Sinne der volkswirthschaftlichen Zweckmässigkeit abzugeben sei. Was uns auch die Herren Allport Cawkwell und so weiter versichern, dieses unberechenbare Interesse der Eisenbahnverwaltungen, dessen Entfaltung aus dem Grunde so verschiedener und theilweise sich kreuzender Instincte hervorgeht, kann unmöglich als der Maassstab der volkswirthschaftlichen Zweckmässigkeit genommen werden. Denn wenn wir selbst für einen Augenblick auf jenen abgenutzten Standpunct hinabsteigen wollten, alles, was entsprechenden Gewinn abwerfe, sei volkswirthschaftlich zweckmässig, so lässt uns ja gerade bei der vorliegenden Frage dieser Maassstab im Stiche. Wissen doch die Eisenbahnmänner selber nicht zu sagen, was ihnen denn eigentlich diese oder jene Strecke, dieser oder jener Verkehrszweig einbringt — ob er ihnen überhaupt etwas einbringt — wann der Gewinn eintritt — wie lange und wie grosse Opfer gebracht werden müssen!

Das ganze Problem ist ein ausserordentlich schwieriges und kann nur durch eine gründliche Analyse der Thatsachen einer positiven Volkswirthschaft seine Lösung finden. In jener Zukunft, in welcher man an Stelle des heute üblichen Lehrbuchs[1]) der Nationalökonomie ein System der positiven Volkswirthschaft, der deutschen, der englischen, der französischen, haben wird, da wird im zwanzigsten oder dreissigsten Bande diese Frage abgehandelt werden, während sie heute kaum als Frage für die Wissenschaft existirt. Die vorliegenden Untersuchungen, welche sich zu einer solchen, hoffentlich nicht

[1]) Nees von Esenbeck schreibt aus Bonn im Jahre 1820 an Goethe: „Ich fühle, wie viel der Lehrstuhl verdirbt, weil er nöthigt, Manches zu lehren, was man nicht weiss." ... Bloss „Manches"?

zu fernen Wissenschaft nur als eine dürftige Skizze verhalten, können auch diese Frage nur anregen; denn auchsie bedarf für sich allein einer umfassenden Arbeit, welche die Thatsachen erforscht.

Leichter als die Erledigung der principiellen Frage ist die Beantwortung der Beschwerden der Kaufleute und Industriellen einerseits, der Stellung zu den Beschwerden, welche die Eisenbahnmänner einnehmen, andererseits.

Nur ein Blick auf die Zahlen, welche Liverpool mit wunderbarer Naivetät selber seinen Klagen über die Concurrenz der kleinen Nachbarhäfen beifügt, die fernere Thatsache, dass nach fast einem Jahrzehnte nicht eine einzige neue Ziffer beigebracht wird, aber die Klagen in dem alten Tone wiederholt werden — berechtigt uns zu dem Urtheil, dass hier eine unwürdige Habgier sich geltend macht, desto unwürdiger, weil ein Riese sie gegen unschädliche Zwerge bekundet. Ob die Entwicklung des Verkehrs von Fleetwood, Gloucester u. s. w. ein volkswirthschaftliches Bedürfniss ebenso ist, wie darin deutlich der Trieb nach Ausbreitung der Herrschaft seitens der Eisenbahnverwaltungen zu Tage tritt, das muss bezweifelt werden: ob nicht Liverpool mit einem Grade von Recht über die hohen Sätze klagt, welche auf der Strecke Liverpool-Manchester verlangt werden, damit sie solchen Herrschaftsgelüsten dienen, das darf ernstlich erwogen werden: aber es ist in keiner Weise dargethan, dass der Handel Liverpool's verkümmert, der Gewinn seiner Kaufleute vermindert ist; es ist namentlich zu fragen, ob nicht überhaupt die höheren Frachtsätze Niemand anders als die Consumenten (die wirklichen) treffen, und ob nicht diejenigen, welche das Korn verbrauchen, die Baumwollgewebe kaufen, das Opfer bringen, nicht die Kaufleute und Industriellen. Ja, dies wird geradezu von einem Vertreter Liverpool's versichert — freilich nicht zu dem Zwecke, im Interesse der englischen Consumenten etwas zu thun, sondern dem Interesse Liverpool's den Mantel der Gemeinnützigkeit umzuhängen.

Am ärgsten zeigt sich jene Habgier, die alles für sich haben, alles ergreifen und nichts loslassen möchte, in Be-

schwerden wie denjenigen des Liverpooler Holzhändlers, der da klagt, der Liverpooler Holzimport sei in fortwährendem Steigen gewesen, aber durch die hohen Eisenbahnfrachten sei sein Ostseeholz-Import zurückgegangen. Muss da nicht jeder unbefangene Blick auf die Landkarte die Antwort an die Hand geben, die in nichts anderem als einem unwilligen Achselzucken besteht? Der Import des transatlantischen Holzes hat sich nach rückhaltlosem Zugeständnisse bedeutend vermehrt; welch' ein Sinn liegt darin, dass man den Häfen der Ostseeküste den Import des Ostseeholzes missgönnt? —

Prüfen wir einmal die Zahlen, welche die Beschwerdeführer verschwiegen haben. Die Ausweise über den Export und Import der einzelnen englischen Häfen im Jahre 1872, welche mir durch das Statistical Departement des Board of Trade handschriftlich zugegangen und im Anhange veröffentlicht sind [1], ergeben Folgendes:

Während der Gesammtexport des Vereinigten Königreichs im Jahre 1872: 256¼ Mill. £ betragen hat gegen 146½ Mill. £ im Jahre 1863, ist der Export der einzelnen Häfen in folgendem Maasse gestiegen (wobei immer die Wiederausfuhr eingeführter Waaren unbeachtet bleibt):

	1863.	1872.
Liverpool	65 Mill. £	100 Mill. £
London	36¼ - -	53¼ - -
Hull	13½ - -	23 - -
Hartlepool	1½ - -	2⅔ - -
Bristol	⅓ - -	½ - -
Grimsby	4¼ - -	18⅔ - -
Gloucester	1/21 - -	1/16 - -.

Diese Zahlen zeigen, dass Liverpool an dem enormen Aufschwunge, welchen der ganze englische Export in den Jahren 1863—1872 genommen, einen nahezu verhältnissmässigen Antheil gehabt hat. Das Verhältniss der ganzen Zunahme ist 57:100, Liverpool's Zunahme 65:100. Bristol und

[1]) Siehe Beilage B. — Mr. Lack verdanke ich auch diese freundliche Unterstützung meiner Arbeit.

Gloucester sind klein geblieben wie sie waren. Auch Fleetwood und ähnliche Häfen sind unbedeutend geblieben. Die Zahlen sind verschwindend klein. Hull hat sich im Verhältnisse von 58.7 : 100 gehoben, also ebenfalls, und noch näher an die genaue Ziffer heran, seine Proportion behauptet. Doch das ist nur die nominelle Steigerung Hulls; denn Grimsby, der Vorhafen von Hull, zeigt einen überraschenden Aufschwung von $4^1/_4$ auf $18^2/_3$ Mill. £.

Werfen wir einen Blick auf den Import, der sich von $164^1/_4$ Mill. £ im Jahre 1863 auf $354^2/_3$ Mill. £ (einschliesslich des Transitverkehrs) gehoben hat: so zeigt sich, dass Liverpool $105^1/_2$ Mill. £, Hull und Grimsby $19^1/_2$ Mill. £ im Jahre 1872 eingeführt haben, während Hartlepool $2^1/_3$ Mill., Gloucester 2 Mill., Bristol 7 Mill. haben.

Angesichts dieser Zahlen sieht man freilich den Grund ein, warum sie nicht angeführt werden zur Bestätigung der Klagen von Liverpool und andern Seeplätzen über Zurückgehen ihres Handels. Sind die Zahlen irgend brauchbar, so ist Niemand mehr geneigt als der englische Geschäftsmann, sie mit ins Gefecht zu führen; ja, wir haben gesehen, dass man für 1863 sogar die unbrauchbaren Zahlen anführte, freilich auf specielle Fragen der königlichen Untersuchungs-Commission. — Und welchen Eindruck machen jene Beschwerden, wenn die verschiedenen Seeplätze und Binnenplätze nach einander ihre Wünsche hören lassen — wo sich dann ergibt dass A klagt, B werde bevorzugt, und B klagt, A werde bevorzugt, indem nämlich jeder von beiden nur dasjenige hervorhebt, was ihm noch fehlt, aber beide nicht dasjenige nennen, was sie schon haben!

Es ist namentlich auch eine Verblendung, den Vorzug der geographischen Lage als ein natürliches Recht anzusehen, wie das fortwährend geschieht[1]. Zwar kann es, wie wir oben bemerkt haben, keineswegs die Aufgabe der Verkehrsent-

[1]) Vgl. die treffenden Fragen Ayrton's in der Royal Commission 1865, qu. 8733—37: Is there such a thing as a natural advantage? Is not your natural advantage to get over the high road?

wicklung sein, geographischen Vorzüge und Nachtheile mit unverhältnissmässigen Opfern auszugleichen; aber hier handelt es sich doch lediglich um eine rationelle Abwägung von Zweck und Opfer und niemals um die Unantastbarkeit eines natürlichen Rechtes; sofern irgend eine vernünftige Erwägung über zureichende Gründe für die Entwicklung concurrirender Häfen (oder anderer Verkehrsmittelpuncte) durch Begünstigung mit niedrigen Frachtsätzen oder mit andern Mitteln entscheidet, kann solch' ein natürliches Recht gewiss nicht im Wege stehen. Ob das bei den mit Liverpool in Concurrenz tretenden kleinen Nachbarhäfen der Fall ist, das ist eine offene Frage, die oben schon erörtert worden; doch ist es eine sehr bemerkenswerthe Thatsache, dass Hull, der Haupthafen der Ostküste, sich erst durch die Concurrenz von Hartlepool und andern kleinen Häfen veranlasst gesehen hat, die drückenden Hafengebühren[1]), an welchen drei Corporationen participirten, zu ermässigen und theilweise abzuschaffen.

Ebensowenig wird der Industrielle, welcher seinen Standort dem Absatzpuncte näher hat, eine Befugniss haben[2]), über die Verletzung eines natürlichen Rechtes zu klagen, wenn ermässigte Sätze entferntere Standorte zur Concurrenz mit ihm befähigen. Die Lage zum Markt ist ein Verhältniss, welches von der Seite der Production wie des Absatzes her sehr mannigfaltigen Einflüssen mit Nothwendigkeit unterworfen ist; und derjenige Einfluss, welcher etwa in der Richtung ausgeübt wird, dass die Consumenten von zahlreicheren Producenten und wohlfeiler versorgt werden, wäre am ersten zureichender Grund einer Ermässigung der Frachten aus volkswirthschaftlichem Standpuncte. Wie viel geopfert und wie viel erreicht wird, das freilich ist immer Aufgabe einer Untersuchung der besonderen Thatsachen.

[1]) Etwas Analoges mit Bristol gegenüber Liverpool. Royal Commission Evid. Patterson 1865 qu. 344—348.

[2]) Oder wohl gar den „natural advantage" für den Standort zum Eisenlager beanspruchen und dem Seeplatz seinen „natural advantage" bestreiten, wie Walker, Wolverhampton, thut. Royal Commission 1866, qu. 10688—10701.

Selbst wenn der Absatz ins Ausland geht und nicht der Consum in Frage kommt, sondern lediglich der Widerstreit der Interessen des einen Productionszweiges mit dem andern, wird man von dem Standpuncte der heutigen englischen Handelspolitik, welche sich seit lange bemüht, den Völkern der Erde klar zu machen, dass freier Austausch der gegenseitigen Erzeugnisse die für alle Völker am meisten erwünschte Handelspolitik sei und dass für den Verkehr von Land zu Land dieselben Grundsätze der Freiheit massgebend seien, wie für den Verkehr im Lande — von diesem Standpuncte wird man im Allgemeinen kaum einen Einspruch dagegen erheben können, dass der Kohlenproducent einen möglichst grossen Markt bis ins Ausland für seine Kohlen erhält und nicht auf den ihm nahe gelegenen industriellen Bezirk beschränkt wird; ob aber dieser Eifer der Eisenbahngesellschaften, möglichst alles allenthalbenhin concurrenzfähig zu machen, in vielen einzelnen Fällen nicht unvernünftig handelt, das muss anheimgestellt werden.

Der dritte Rechtfertigungsgrund der Differentialtarife ist an sich minder verwickelt als der vorangegangene. Im Princip ist es einfach und klar, dass die längere Strecke wegen geringerer relativer Kosten einen niedrigeren Meilensatz geniessen soll als die kürzere; es ist ferner klar, dass andere Elemente der Kosten, Herstellungskosten der Bahn, Betriebskosten, Intensität der Ausnutzung der Bahn durch den Umfang des Verkehrs, in gleicher Weise auf die Verschiedenheit der Meilensätze einwirken dürfen und sollen. Es ist der allgemein anerkannte Zusammenhang, dass derjenige Preis der gerechteste ist, welcher am meisten sich an die wirthschaftlich zweckmässigen Kosten anschliesst. Ueber das Princip herrscht wegen dieser Einfachheit auch Einklang: aber es scheint, als ob man sich die Schwierigkeiten der Ausführung nicht recht klar macht. Nicht bloss die englischen Eisenbahnmänner, mit der ihrer Nation eignen Abneigung gegen abstracte Systematik — die ihre grossen Schattenseiten im Gefolge hat — behaupten, sie seien ausser Stande, einen Zusammenhang zwischen dem bestimmten Tarifsatze einer gegebenen

Strecke und den besonderen Kosten festzustellen; auch in Deutschland sind es bisher nur Projecte, die sich in dem Gebiete der Algebra bewegen, aber noch nirgend, so viel ich weiss, zur Wirklichkeit geworden sind. Bis dieses technische Problem gelöst ist, hilft es wenig, ein nach den Kosten abgestuftes Differentialsystem zu empfehlen; vielmehr wird die grösste Billigkeit, die gegenwärtig erreichbar ist, darin bestehen, dass man nach langjähriger Erfahrung bei möglichst specialisirter Rechnungsführung für grosse Unterschiede der Kosten gewisse weite Stufen ermittelt, welche einigermaassen der Gerechtigkeit jenes Kostenprincips entsprechen.

Doch selbst die mathematische Kostenermittelung, vorausgesetzt, sie wäre im Leben zu verwirklichen, hätte noch principielle Zweifel zu lösen, über welche jedenfalls heute noch keine Einigkeit besteht. Welche Kostenpositionen nämlich sollen mit in Rechnung gezogen werden? Sollten zum Beispiel die Anlagekosten der Bahn, verschieden namentlich nach der Beschaffenheit des Terrains, ein Element bilden für die Differentialsätze? Man wird auf dies Element zurückgeworfen, sobald man die Verschiedenheit der Betriebskosten, welche auf der Schwierigkeit der Steigungen beruht, mit in die Berechnung der Kosten per Meile einführt. Thut man dies, so muss man vollends jenes erste: denn welchen Sinn hätte es, die Mehrkosten der Fahrt zu berücksichtigen, welche die Folge ungünstigen Terrains sind, und die Ausgaben, welche zur Ueberwindung der Terrainschwierigkeiten beim Baue der Bahn gemacht sind, nicht zu berücksichtigen? —

Hiermit wären in möglichster Kürze die drei Hauptgesichtspuncte, unter welchen die englischen Eisenbahnverwaltungen Differentialtarifsätze gewähren, aus dem volkswirthschaftlichen Standpunct erörtert. Fragen wir jetzt, was ihre Gegner an die Stelle zu setzen beabsichtigen. Gerade so unklar, wie die Eisenbahnverwaltungen sich äussern, wenn sie aus dem Standpuncte ihres Egoismus dem gemeinen Nutzen das Wort reden, um diesen Egoismus zu vertheidigen, ebenso verwirrt und widerspruchsvoll sind die Reformvorschläge der Kaufleute und Industriellen, wenn sie Projecte entwerfen, die

ihrem Eigennutze dienen sollen und sich in das anspruchsvolle Gewand einer volkswirthschaftlichen Reform hüllen. Nicht Alle sind so aufrichtig, wie jener Zeuge vor der königlichen Commission, welcher — in der Weise des Atta Troll — volle Freiheit für die Differentialtarife lassen will, ja sie für sich braucht; nur wünscht er, dass in seinem Falle eine Ausnahme gemacht werde [1]). Dann ist freilich die Sache einfacher. Oder wenn man, wie derselbe Zeuge bekennt, unter dem „Publicum" nur die Industriellen und Kaufleute versteht [2]). So einfach ist aber die volkswirthschaftliche Beurtheilung eines Zustandes und seiner Reform nicht.

Das übliche Schlagwort der Reformprojecte ist „equal mileage", gleicher Meilensatz [3]): fragt man sie, wie weit denn dieser gleiche Meilensatz ausgedehnt werden solle, so meint der Eine auf einen Bahncomplex, der Andere auf einen Bezirk, der Dritte auf Bahnen von gleichen Kosten, der Vierte auf das ganze Land: die Meisten aber sind so anspruchslos, zu versichern, sie sprächen nur für ihr Gewerbe und seien nicht mit einem ausführbaren Reformplan versehen; das vielmehr sei Sache der Commission und des Parlaments; indessen wünschen auch sie „equal mileage" [4]).

Hier kann es nun nicht unsere Aufgabe sein, die Mannigfaltigkeit dieser meist von den Fragestellern selber ad absurdum [5]) geführten Vorschläge zu erörtern; es wird vielmehr genügen müssen, einen Vorschlag als typisch für die übrigen der Beurtheilung zu unterziehen. Es ist der Vorschlag,

[1]) Corbett, Royal Commission 1866 qu. 10970—11002.

[2]) qu. 10991.

[3]) Royal Commission Wragge qu. 15444—459. Patterson qu. 395. Wheeldon qu. 8869—78. Nicholson qu. 8796—98. Gibbs qu. 10834—41. Evid. 1872 qu. 1539—47.

[4]) Royal Commission Williams qu. 10328—356. Wright qu. 688 bis 707. Matthews qu. 10517—28. J. Smith qu. 9154—65. Renals qu. 8724—30. Evid. Committee 1872 qu. 1050—84, 1765.

[5]) Namentlich durch Mr. Ayrton, welcher sich ganz auf den commerciellen Standpunct der Eisenbahnverwaltungen stellt. Royal Commission qu. 8910—14, 9272.

welchen Mr. Clark, der Vertreter Liverpool's, vor dem Parlamentsausschusse vom Jahre 1872 macht: er regt sämmtliche Gesichtspuncte einer Reform der Differentialtarife an.

Mr. Clark scheidet zwei Möglichkeiten[1]): das, was er in erster Reihe für wünschenswerth hält, ist ein System einheitlicher Meilensätze; dies aber hält er mit gutem Grunde für unmöglich, solange die Eisenbahnen nicht in den Händen des Staats ruhen, was er allerdings wünscht. Das zweite, was ihm, angesichts der nicht ganz nahen Aussicht auf ein Staatsbahnsystem, wünschenswerth erscheint, ist eine stramme Tarifcontrole, welche durch enge Maxima den Spielraum der Willkür in den Differentialsätzen beschränkt.

Wenn die Gesetzgebung, sagt er, die Eisenbahnantheilsbesitzer ihres Eigenthums an den Eisenbahnen entkleidete und diese in die Hand der Regierung legte, damit sie lediglich im Interesse der ganzen Nation verwaltet würden — dann, meine ich, müsste das Princip des gleichen Frachtsatzes für gleiche Entfernung, bei gleichen Kosten der Beförderung und derselben Classe der beförderten Güter, das einzige sein, wonach der Eisenbahnbetrieb gehandhabt werden müsste. Solange aber die Eisenbahnen des Landes sich in den Händen verschiedener Actiengesellschaften befinden, welche verschiedene Interessen haben, lässt sich dieser Plan nicht ausführen. Unter bestehenden Verhältnissen empfiehlt sich daher Folgendes. Die Tarife der Eisenbahngesellschaften werden der periodischen Revision durch eine Staatsbehörde unterworfen[2]), welche auf Grund der wirklichen Kosten die Höhe bestimmt, indem sie einen billigen Gewinnsatz freilässt und gleichzeitig — nach dem Vorbilde der alten Liverpool and Manchester Act vom Jahre 1826 — bei Ueberschreitung einer gewissen Höhe der Dividende (von 8 Procent) den Ueberschuss des Gewinnes auf Actiengesellschaft und Publicum zu gleichen Hälften vertheilt, indem nach Verhältniss

[1]) Joint Committee 1872 Evid. qu. 1177—1204, 1385—1404.

[2]) Vgl. ähnlich schon Clark, Patterson, Wright Evid. Royal Commission 1865 qu. 657—709. qu. 141—166.

die Tarife reducirt werden; andererseits sollen die Tarife erhöht werden, bis sie jenen Satz der Dividende erreichen. Durch diese, unter staatlicher Controle durchgeführte Harmonie der Tarifsätze mit den wirklichen Kosten soll die Willkür nach oben und indirect auch nach unten, welche das gegenwärtige Differentialsystem hervorgerufen hat, beseitigt werden.

Nehmen wir nun einmal an, der Vorschlag der Revision stosse, namentlich in seiner socialpolitischen Bedeutung, nicht auf jene Hindernisse, die wir hinreichend aus der Geschichte kennen und auf die wir später noch zurückzukommen haben; er stosse auch, soweit es sich überhaupt um eine periodische Tarifrevision handelt, auf keine technischen Schwierigkeiten — wir werden unten sehen, dass diese in der That nicht gerade unüberwindbar sind —; nehmen wir endlich an das Project eines englischen Staatsbahnsystems lasse sich nach den Wünschen der Vertreter Liverpool's verwirklichen —: isoliren wir auf diese Weise also die Frage der Differentialtarifreform von allen fremdartigen Gesichtspuncten, so scheinen folgende Erwägungen nothwendig zu sein.

Wir haben schon oben gesehen, dass die Berufung auf das einzig gerechte Tarifprincip, die Kosten, in abstracto eben so unbedenklich wie im Leben den Beschwerdeführern über die Differentialtarife geläufig ist. Aber noch unzweifelhafter, als jene abstracte Gerechtigkeit, ist die concrete Unausführbarkeit. Die Gründe dafür sind bereits angegeben. Wie man diese Schwierigkeiten überwinden will, davon kann wenigstens ich mir keine Vorstellung machen. Wie alle Schlagworte, ist das „equal mileage“ die grobe Hülle einer Menge verwickelter Momente; und selbst mit der starken Einschränkung, wie Clark es unter Fortbestand der Actiengesellschaften, nämlich nur als die mittelbare Folge einer strengen Revision der Maxima auf Grund der Kosten, herbeigeführt wissen will, ist nicht deutlich, wie die Staatsbehörde zu den „wirklichen Kosten“ gelangen soll. Dagegen wäre allerdings bei diesem letztern System, dessen Spitze jedenfalls

gegen die meist reichlichen Maxima, die jetzt bestehen, gerichtet ist, der Hauptzweck der Liverpooler Vertreter leicht erreicht — die Herabsetzung der hohen Sätze von Liverpool nach Manchester und ähnliches in ähnlichen Fällen. Doch das wäre niemals eine Reform des Differentialtarifsystems, sondern nur eine locale Erleichterung auf einzelnen hoch tarifirten Strecken. Indirect würde möglicherweise, aber keineswegs mit Sicherheit, auf die sehr niedrigen Sätze insofern eingewirkt werden, als dadurch den Eisenbahngesellschaften wegen des verkürzten Ueberschusses auf den fetten Linien die Lust verkümmert werden könnte, ihre Bestrebungen für „Entwicklung“ des Verkehrs zu entfalten.

Wie nun praktisch die Dinge liegen, indem der Staat grossen Erwerbsgesellschaften gegenübersteht, welche theils aus Herrschaftsgelüst, theils aus Gewinnlust, theils um dem Drucke der öffentlichen Meinung, die sich gegen einen sehr grossen Reingewinn der Eisenbahngesellschaften erhebt, zuvorzukommen, — Opfer bringen dadurch, dass sie zu niedrigen Frachten fahren, so oft der Verkehr nicht höhere Sätze gestattet: lässt sich kaum die Behauptung wagen, dass die Gesammtheit im Allgemeinen ein Interesse daran hat, mangels irgend eines deutlichen Reformprincips, auf die Unterdrückung jenes, gelegentlich wohl gar generösen, Verhaltens der Eisenbahnverwaltungen hinzuwirken. Und wenn ihr Verhalten in keinem einzigen Falle solche edle Bezeichnung verdiente, so darf man diese Anwendung der niedrigsten Tarife unter dem Drucke der Verhältnisse, sei es in der Concurrenz, sei es um den Verkehr zu entwickeln, doch immer wohl die principiell höchste Seite der englischen Eisenbahnverwaltungen nennen, deshalb, weil sie sich hier zwar blind und gewaltsam, keineswegs harmonisch, aber doch in dem Zielpuncte mit volkswirthschaftlichen Zielpuncten begegnen, die mehr sind als der unmittelbare Profit der nützlichen Leistung.

Jetzt stellen wir uns aber vor, Clark's Wunsch wäre erfüllt und die englischen Eisenbahnen ruhten in der Hand der Regierung, die Regierung ihrerseits besässe die denkbar beste

Eisenbahnverwaltungsbehörde: was könnte alsdann geschehen? An dieser Annahme hängt zugleich das Hauptgewicht für die Beseitigung der Differentialtarife; denn regelmässig hat man sich bald überzeugt, irgend eine Hoffnung auf die Reform sei nur bei einem reinen Staatssystem vorhanden. Es ist nicht bloss zufällig, sondern knüpft an die alten Klagen über die Differentialtarife an, dass der Gedanke der Staatsbahnen seit Jahren in Liverpool besonders populär geworden ist; ähnliches kann man anderswo beobachten [1]).

Manche Schwierigkeiten wären damit freilich weggeräumt: aber ich bezweifle, dass gegenüber dem Zustande, wie er sich gegenwärtig in England gestaltet hat, die Hauptschwierigkeiten damit gehoben wären. Es ist freilich nicht möglich, die übereinstimmende Behauptung der englischen Eisenbahnmänner, dass neun Zehntel ihres ganzen Eisenbahnverkehrs auf Differentialtarifen beruhen, zu controliren; aber das scheint gewiss, dass sie Recht haben, wenn sie versichern, mit Aufhebung der Differentialtarife würde der ganze gegenwärtige Verkehr des Landes in verhängnissvoller Weise erschüttert. Man hat so oft, in England wie anderswo, diese Macht der Eisenbahngesellschaften darum angeklagt, weil sie durch ihre Differentialtarife ähnlich wie durch ein staatliches Zollsystem auf die Industrie des Landes und ihre Standorte einwirke [2]): wohlan, da dem so ist, so könnte eine Staats-

[1]) Vgl. namentlich die unermüdliche und verdienstvolle Wirksamkeit von Dr. F. Perrot für Eisenbahnreform in Deutschland, welcher ein Staatsbahnsystem für die Beseitigung der Differentialtarife zur Bedingung macht; ferner die Denkschrift der Prager Handelskammer an den österreichischen Handelsminister vom März 1874 (verfasst von dem durch seine preisstatistischen Arbeiten bekannten Secretär der Prager Handelskammer Dr. E. Schebeck).

[2]) Vgl. besonders die Aeusserungen von Dr. Alex. Meyer (Verhandlungen des volkswirthschaftlichen Congresses zu Wien 1873, S. 99), die zugleich einen sehr bemerkenswerthen Verlauf der Selbstvernichtung bezeichnen, welche die Theorie der „freien Concurrenz“ seit der Vertheidigung der Differentialtarife in ihrem Namen genommen hat. Bei O. Michaelis heisst es noch (Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft 1864 Bd. V, S. 56—69)... „ am wenigsten können wir einer

bahnverwaltung unmöglich solche nun einmal unter dem alten System gewordenen Zustände durch eine grosse radicale Tarifreform umzustürzen unternehmen, ohne die schwersten Folgen herbeizuführen. Sollte ein neues System eingeführt werden, so müsste es jedenfalls sehr langsam und vorsichtig geschehen — ich spreche hier immer nur von englischen Zuständen.

Ein zweites Bedenken wäre, dass man sich in einer Selbsttäuschung bewegt, wenn man meint, der Staat, sobald er nur ein einheitliches Bahnsystem ausschliesslich in Händen habe, befinde sich in der unbedingten Lage, gewissermaassen die ökonomischen Idealtarife in's Leben zu führen. Wo soll er dieselben hernehmen [1]? Meine Zweifel über diese auf die Kosten gegründeten Idealtarife als Maassstab für das Leben habe ich wiederholt ausgesprochen. Ich glaube, alles, was der Staat thun könnte, würde ein auf eine gewisse Billigkeit abzielendes, in der Geschäftserfahrung begründetes Tarifsystem sein. Niemals würde es in England, — auch Clark will das ja nicht, — ein schroff einheitliches werden, sondern würde mannigfaltige Abstufungen festhalten, welche in so ziemlich allen principiellen Puncten sich den Gründen der gegenwärtigen Differentialtarife anschlösse. Die Concurrenz der See, die Entwicklung des Verkehrs, die Verschiedenheit der Kosten (soweit sie, in der bisherigen Weise, in rohen Umrissen sich geltend macht) würden auch ferner aller Wahrscheinlichkeit nach das staatliche Tarifsystem in England beeinflussen.

Freilich ist das auch meine Ansicht, dass bei den Diffe-

Concession zu Gunsten einer Beschränkung der sogenannten Differentialtarife das Wort reden. Das hiesse nichts Geringeres als die Wiedererrichtung einer Art von Stapelrechten" (gelegentlich einer Polemik gegen die Petition der Breslauer Handelskammer an das preussische Abgeordnetenhaus vom Jahre 1861). ... und weiter unten: „die Eisenbahnen sind in ihren Transportpreisen derselben Concurrenz unterworfen, unter welcher die Producenten stehen, denen sie Rohstoffe zuführen und Erzeugnisse vertreiben ... Dieses Gesetz, welches alle Schwierigkeiten löst u. s. w."

[1]) Joint Committee 1872 Evid. Price (chairman of the Midland) qu. 3991—4006. Captain Tyler ibid. qu. 7082 - 88.

rentialtarifen so sehr, wie an irgend einem Puncte der Eisenbahnpolitik, sich die Frage aufdrängt: solche Macht über grosse volkswirthschaftliche Verhältnisse soll man Actiengesellschaften überlassen[1]? Allerdings bin ich der Ueberzeugung, dass hier, wie irgendwo, sich der Widerspruch zeigt, welcher unausweichlich dadurch entsteht, dass man eine öffentliche Pflicht von solcher Grösse dem Erwerbstriebe anvertraut, welcher weder mit dieser öffentlichen Pflicht harmonisch ist, noch zu solcher Harmonie geleitet werden kann. Indessen man sollte sich doch keine übertriebenen Vorstellungen davon machen, wie die Reform der Differentialtarife sich in den Händen einer Staatsbehörde gestaltete. Nicht bloss bliebe die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit der Selbstkostensätze, über deren Princip man einig ist, sondern es entstünden dann erst recht auch principielle Controversen über andre Puncte, wie über „die Entwicklung des Verkehrs", die Concurrenz mit der See (oder auf dem Festlande mit ausländischen Eisenbahnen u. s. w.), wobei erstens das Princip Gegenstand des Streites, zweitens die Ausübung im besondern Falle schwierig und vielfach angefochten sein würde.

Ein erfahrener englischer Industrieller, welcher seit einer Reihe von Jahren in Deutschland thätig ist, sagt über die Bestimmung der Tarifsätze vor der königlichen Commission im Jahre 1865 aus[2]: „die Verwaltung von Eisenbahnen ist, wie ein gelehrter Beruf, eine besondere Wissenschaft, welche das tiefste Studium, die grösste Combinationsgabe und eine gründliche Kenntniss des Landes und seines Verkehrs verlangt." Wenn er damit auch nicht das, was ist, charakterisirt, so hat er damit jedenfalls Recht hinsichtlich dessen, was sein soll. Aber selbst mit einer solchen Eisenbahnverwaltung würde man die hervorgehobenen Bedenken gegen ein Tarifsystem der mathematischen Gerechtigkeit niemals aus dem Wege räumen.

[1]) Royal Commission 1866 Evid. Smithells qu. 12954—975. Grierson qu. 13277—83.

[2]) Mulvany Evid. qu. 1221.

So ist es denn auch bezeichnend, dass Captain Tyler, welchem es an Kühnheit und an Radicalismus in seinen Reformvorschlägen keineswegs gebricht, auf die Frage wegen „equal mileage“ — selbst mit allen möglichen Einschränkungen — die Antwort gibt [1]):

„Gleiche Meilensätze sind eine vollständige Unmöglichkeit, und diesen Punct muss man aus der Erörterung der Staatsbahnfrage gleich hinauswerfen.“

„Könnte man nicht wenigstens für verschiedene Entfernungen einen gleichmässig abgestuften Tarif einführen, je für 10 miles, 50 miles u. s. w.?“ — Ja, das thut man auf dem Festlande; aber bei uns würde das kaum genügen; wir haben ganz eigenthümliche Verhältnisse. Es würde sehr schwierig sein, irgend eine verständliche Grundlage für eine stricte Tarifbildung zu finden.

„Sie meinen die Concurrenz der See?“ — Jawohl, und dann hätte man den ganzen Verkehr des Landes auf das höchstmögliche Maass zu entwickeln und doch nicht den einen Ort gegen den andern zu bevorzugen, eine Schwierigkeit, über die allerdings eine allgemeine grosse Tarifreduction, die im Laufe der Zeit stattfinden müsste, theilweise hinweghelfen würde.

„Um wieviel würden Sie die Tarife ermässigen?“ — Darauf lässt sich keine allgemeine Antwort geben; das ist ganz Sache des Experiments in besonderen Fällen. Ich denke, wenn der englische Staat das Eisenbahnsystem übernimmt, so soll er zunächst alles belassen, wie es ist, soll keine grossen Veränderungen und Convulsionen hervorrufen, was sehr unweise wäre, — sondern soll es ruhig weiter verwalten und stufen- und stellenweise mit Verbesserungen langsam vorgehen.“

So lauten die Tarifreformvorschläge aus dem Munde eines radicalen Eisenbahnreformers [2]) in England. Weil sie sachkundig sind, sind sie conservativ, im Unterschiede von den Vorschlägen der englischen Kaufleute. Denn der Engländer

[1]) Evid. 1872 qu. 7083—92.
[2]) Bd. I, S. 346.

hört nur da auf, conservativ zu sein, wo er von der Sache nichts versteht.

Der Bericht der königlichen Commission vom Jahre 1867 mit jener selbstzufriedenen Art, die sich am liebsten im französischen Verschönerungsglase spiegelt, findet überhaupt an dem bestehenden System der Differentialsätze [1]) nichts auszustellen, sondern constatirt nur die Gründe der bestehenden Thatsachen und fertigt die Bedenken gegen die Allmacht der Eisenbahnverwaltungen mit der Wendung ab, es sei das eigne Interesse der Eisenbahngesellschaften, den Verkehr ihrer Bezirke zu entwickeln, wozu einige Beispiele als Belege angeführt werden, wie dies, dass in einer Zeit der Kohlennoth zwei oder drei Eisenbahngesellschaften ihre Kohlenfrachten bis nahe an die Kosten herab ermässigt hätten. Möglich sei es freilich, trotz jenes engen Zusammenhanges der beiderseitigen Interessen, dass Fälle vorkämen, wo die Eisenbahnverwaltungen nicht eine „erleuchtete Ansicht" verfolgen; aber selbst dann thäten sie nichts, als was ihnen gesetzlich zugestanden sei, nämlich Personen und Güter zu befördern gegen Fahrsätze innerhalb der gesetzlichen Maxima [2]).

Dies hat von vornherein, unter Anführung eines Urtheils des Gerichtshofes der Common Pleas auf Grund der Railway and Canal Traffic Act vom Jahre 1854, derselbe Bericht festgestellt: wenn er daher an dieser Stelle, wo es sich darum handelt, Maassregeln zu erwägen zur Abhülfe der selbst von der Commission anerkannten möglichen Missstände, nur wiederholt, selbst dann handelten die Eisenbahnverwaltungen gesetzlich, so weicht er, durch den Seitensprung einer schiefen Logik, der Antwort eben aus.

In einer höheren Position befindet sich der Ausschussbericht vom Jahre 1872. Denn nicht nur, dass er den Beschwerden und Mitteln zur Abhülfe eine ernstere Würdigung

[1]) Der häufigere Ausdruck in England ist „unequal rates" oder „special rates."

[2]) Report of the Commissioners, Royal Commission on Railways, 1867, p. XLVII—VIII.

zu Theil werden lässt, sondern namentlich erhebt er sich dazu, alle Einzelfragen in ihrer Unterordnung unter eine einzige grosse socialpolitische Frage aufzufassen [1] — völlig im Gegensatze zu jenem Commissionsberichte von 1867 — und so auch diese Frage. Wenn er daher zu dem Resultate gelangt, dass Erzwingung von gleichen Meilensätzen nur die niedrigen Sätze erhöhen würde und dass der Vorschlag der Festsetzung der Tarife nach den besonderen Kosten durch eine Staatsbehörde unausführbar sei: so behauptet er nur dasjenige, was in der That kaum bestritten werden kann; zweitens enthält er sich einer Anpreisung des bestehenden Systems als des bestmöglichen, weil er drittens als Hauptproblem die Frage erörtert hat, wie der öffentliche Nutzen in den Händen der Eisenbahngesellschaften gesichert sei, und das von ihm gefundene Ergebniss ein solches ist, welches mindestens zu grossen Zweifeln an dem Bestehenden auffordert.

β. Eine nach den obigen Erörterungen verhältnissmässig kurze Erwägung nehmen die sonstigen Rücksichten der „gleichen Behandlung“ (equal treatment) in Anspruch: die ungesetzliche Bevorzugung einzelner Personen, die zweifelhafte Stellung der Praxis zu der verschiedenen Behandlung der verschiedenen Quantitäten, die formell gesetzliche, aber im Wesen das Gesetz eludirende Willkür in den „terminals“, endlich die geäusserten Wünsche wegen Verbesserung der Oeffentlichkeit der Tarife zur Sicherung der gleichen Behandlung. Alles Dinge, die für die englische Praxis Schwierigkeiten genug bereiten, die aber von untergeordneter principieller Bedeutung für die vorliegenden Untersuchungen sind.

Indem die Verwaltung der englischen Eisenbahnen sich auf den Standpunct eines kaufmännischen Geschäftes in den Grenzen der gesetzlichen Maxima stellt, — worüber im Wesentlichen alle Eisenbahnmänner der gleichen Ansicht folgen, — findet sie zwar ihrer daraus sich ergebenden Freiheit zur Stellung beliebiger Bedingungen für jeden einzelnen Kunden

[1] Report from the Joint Select Committee of the House of Lords and the House of Commons, on Railway Companies Amalgamation, Session 1872, p. XXXII—XXXIII.

durch die Vorschrift der gleichen Behandlung vorgebaut; aber in der Praxis entstehen durch die Anpassung der individuellen Fälle an individuelle Umstände so mannigfaltige Verhältnisse, dass es nicht immer leicht ist, die Grenze zu erkennen zwischen bloss persönlicher Bevorzugung (favouritism) und sachlicher Begründung der verschiedenen Bedingungen durch verschiedene Umstände. Auch sind die Ansichten darüber sehr verschieden — nicht bloss die Ansichten des die Eisenbahnen in Anspruch nehmenden Publicums, sondern auch die Ansichten und die Uebung der Eisenbahnverwaltungen. In die Klagen über Verletzung des Gesetzes durch Begünstigung der einen Person, Hintansetzung der andern, fliesst diese Unklarheit mit ein. Was sind „gleiche Umstände"? Die gleiche Waare auf der gleichen Strecke in den Händen der gleichen Eisenbahnverwaltung, unabhängig von dem Quantum, das eine Person zur Beförderung aufgibt, oder modificirt durch den Umfang dieses Quantums? Und wiederum: soll das einmalige Quantum den Frachtsatz modificiren oder das Gesammtquantum, welches dieselbe Person im Laufe einer gewissen Frist (jährlich u. dgl.) der Eisenbahnverwaltung zur Beförderung übergibt oder durch sie empfängt? Die Antwort auf diese Fragen ist schwankend, die Praxis verschieden, die Feststellung einer rein persönlichen Begünstigung, also einer deutlichen Verletzung der gesetzlichen Vorschrift, schwierig. Gegen das verbreitete Verlangen der Kaufleute und Industriellen nach Veröffentlichung der Tarife zum Schutze gegen ungleiche Behandlung, — das sich auf die alte gesetzliche Vorschrift für die Veröffentlichung der Canalzölle, auf deren Wiederholung in den Eisenbahn-Acts, den besondern und allgemeinen, stützt, — wird regelmässig auch der Einwand geltend gemacht, die wechselnde Mannigfaltigkeit der Specialfrachtsätze, in Anpassung an die mannigfaltigen speciellen Umstände des individuellen Falles, lasse sich nicht in einen festen allgemeinen Tarif einzwängen: so etwas könne auf dem Festlande angehen, aber nicht in England, wo das Gütertarifwesen commerciell entwickelt sei und weiter entwickelt werde.

Klagen über Parteilichkeit der Eisenbahnen sind seit jeher zu hören gewesen. Bereits in der Untersuchung von 1844 beschwerte sich der bei anderem Anlass angeführte Frachtführer darüber, dass einzelnen grossen Geschäftsleuten weniger Fracht berechnet würde als die allgemeine [1]. Vor dem Unterhausausschusse des Jahres 1853 beschweren sich namentlich Kohlengrubenbesitzer über Bevorzugung grosser Quantitäten [2] durch billigere Sätze, wodurch die kleinen Producenten unterdrückt würden, verlangen ein specielles Eisenbahntribunal, welches, aus sachkundigen Männern zusammengesetzt, entscheiden solle, was „equal circumstances" seien, ein gar weiter Begriff, für welchen die gemeinen Gerichtshöfe nicht das nöthige Verständniss besässen, indem sie obenein durch Kosten und Schwerfälligkeit des Verfahrens keinen ausreichenden Schutz gegen die vorhandenen Missstände gewährten [3].

Zahlreich sind die Klagen vor der königlichen Commission in den Jahren 1865 und 1866. Aber auch hier ist es regelmässig die Klage über Bevorzugung der grossen Quantitäten [4], nur nebenbei und kaum jemals erwiesen die über persönliche Begünstigung gegen andre bei gleichen Umständen. Die Bevorzugung der Quantitäten besteht üblichermaassen in einem Discont vom gewöhnlichen Satze, welchen Andere zahlen, wodurch sich die kleineren Händler und Gewerbtreibenden beschwert fühlen.

Die Eisenbahnverwaltungen stellen, mit seltenen Ausnahmen, die Bevorzugung grösserer Quantitäten nicht in Abrede und leiten dies Verfahren consequent aus ihrem Standpunct als Geschäftsleute ab, da man grosse Quantitäten vom reinen Geschäftsstandpuncte zu günstigeren Bedingungen be-

[1] Sel. Committee Commons 1844. Evid. Parker qu. 5135—5151.

[2] Evid. Committee 1853, Girdwood qu. 3993—4000, 4910—12. N. Wood qu. 4549—90.

[3] Wood qu. 4647—4668.

[4] Royal Commission Evid. qu. 189—194, qu. 240—254, qu. 916 bis 945, qu. 11374.

fördern könne als kleine [1]). Jedoch verwahren sie sich dagegen, dass eine persönliche Bevorzung stattfände [2]). Ich glaube nicht, dass der gesetzliche Grundsatz der gleichen Behandlung unter gleichen Umständen dadurch verletzt wird, dass, im Anschluss an Kosten und Gewinn der Eisenbahngesellschaft, für grosse Quantitäten Rabatte gewährt werden; ich glaube auch nicht, dass, solange man es mit Eisenbahngesellschaften zu thun hat, dieser einfachen Consequenz des grossen Verkehrs gewehrt werden kann durch eine Aenderung des Gesetzes. Es ist ja auch dieses wieder ein Punct, wo sich zeigt, wie grosses Capital grossem Capital die Hand reicht, in der unwiderstehlichen Folgerichtigkeit der heutigen „freien" Volkswirthschaft. Ueber eine Beschränkung dieser Bevorzugung grosser Quantitäten durch Aenderung des Gesetzes sind ohnehin die Eisenbahnverwaltungen offen genug, der Wahrheit gemäss zu bekunden, dass man schwerlich hindern könne, unter der Hand Rabatte, Credite u. dgl. im Vorzuge zu gewähren, wenn auch das Gesetz sie verbiete [3]) — was freilich zugleich ein Bekenntniss über persönliche Bevorzugungen sein kann.

Der Director der Midland, Allport [4]), versichert, er habe seit Jahren auf seiner Bahn, im Interesse der kleinen Geschäftsleute, den Grundsatz eingeführt, keine Rabatte im Vorzuge für grosse Quantitäten zu gewähren. Ein anderer Eisenbahndirector, Grierson von der Great Western, macht hierzu freilich ungläubige Bemerkungen [5]). Auch Clarke, der Director der Great Northern, sagt aus [6]), nur in einigen sehr

[1]) Royal Commission Evid. Cawkwell qu. 11596—11602. Grierson qu. 11849—66, 13315—28. Smithells qu. 13122-129. P. Morris qu. 14233—35.

[2]) Ausser den eben citirten Zeugen ein unbetheiligter Zeuge, früherer Eisenbahndirector A. C. Sherriff M. P. qu. 16278—80: „equality of treatment is the invariable rule." Früher sei es schlimmer gewesen, besonders aber zur Zeit der Frachtfuhrleute.

[3]) Evid. Royal Commission P. Morris qu. 14237—46.

[4]) qu. 12362—365.

[5]) Aber eine Kunde der Bahn, Gentel, qu. 9251—59, bestätigt es.

[6]) qu. 12631—35. Vgl. Sherriff qu. 16301—04.

wenigen Fällen gebe seine Verwaltung für grössere Quantitäten Rabatte.

Diese Rabatte beruhen nun meistens darauf, dass sie nicht a priori bestehen, sondern auf besonderes Nachsuchen eines Kaufmanns oder Industriellen gewährt werden [1]), welcher für eine bestimmte grosse Lieferung oder dgl., die er hat, auf eine gewisse Strecke der Bahn einen ermässigten Satz wünscht, worüber der Director und der Verwaltungsrath entscheiden. Daher auch der undeutliche Charakter der Bevorzugung, ob es lediglich das Quantum oder individuell die einzelne Firma ist, welcher die Bevorzugung zu Theil wird. Derartige Specialcontracte macht aber jede Eisenbahnverwaltung, auch die Midland [2]).

Das Zeugniss der Unparteilichkeit gegen Personen, also der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften durch die Eisenbahnverwaltungen, wird von mehreren Geschäftsleuten, Kunden der Eisenbahnen, ausdrücklich bestätigt [3]). Ferner bestätigen Beschwerden von Kaufleuten, dass die Eisenbahnverwaltungen nicht immer geneigt sind, für grössere Quantitäten Ermässigungen eintreten zu lassen. So habe die Great Northern, klagt ein Kaufmann vor der königlichen Commission, unter Berufung auf das Abkommen mit der concurrirenden Eisenbahnverwaltung einen Rabatt für hundert Centner Thee verweigert, vielmehr den gleichen Satz wie für 1 Centner verlangt: dieses Verlangen aber sei ungerecht, denn in der That sei die Eisenbahnverwaltung im Stande, das grosse Quantum zu einem mässigeren Satze zu befördern als den einen Centner [4]).

Im Jahre 1872 sagt der Director der London and North Western, Cawkwell, er wisse von keinem einzigen speciell ermässigten Satze auf seiner Bahn zu Gunsten einer grossen

[1]) Grierson qu. 12331—37. Smithells qu. 13122—29. Cawkwell qu. 11596—602.

[2]) Cosgrove qu. 15848—49.

[3]) Royal Commission Evid. Gentel qu. 9251—59. W. Williams qu. 10358—60.

[4]) John Smith qu. 9117—26, 9132—33. Vgl. Wheeldon qu. 8898 bis 8902.

Quantität[1]). Im Jahre 1866 hatte er dies jedenfalls zugestanden, und Allport hatte damals ausdrücklich auf den Unterschied hingedeutet, in welchem sich seine Verwaltung zu der Verwaltung der London and North Western in dieser Beziehung befinde. — Eine Bevorzugung von Personen kann in dieser Untersuchung selbst Clarke, der Vertreter von Liverpool und der lebhafte Ankläger der Eisenbahnverwaltungen, nicht behaupten; jedoch beklagt er sich, eine Begünstigung sei leicht möglich, ohne dass man sie nachweisen könne[2]).

Eine directe harte Anklage habe ich merkwürdigerweise nur bei einem einzigen Zeugen gefunden, welcher, ohne jedes persönliche Interesse an der Frage, vor der königlichen Commission im Jahre 1866 Aussagen machte, Edwin Chadwick, ein Mann der breiten Gemeinnützigkeit. Es ist fast die einzige Thatsache, welche in seinen Aussagen enthalten ist; und ich möchte bei dieser Gelegenheit hervorheben, wie blass und unbedeutend, neben den lebendigen Aussagen der durch die tägliche Erfahrung und das tägliche Interesse bei der Sache betheiligten Geschäftsleute, solche Zeugen der „Wissenschaft" sich ausnehmen; was sie sagen, ist meist nichts von dem, was man zu hören wünscht; statt Thatsachen anzuführen, reden sie von den Gesetzen der „political Economy" [3]). Der grosse Vorzug der englischen Untersuchungen besteht darin, dass man solche Zeugen möglichst selten hört, dass man vielmehr mit einfach tüchtigem Sinne ins Leben greift und die Parteien der privaten Interessen reden lässt, um die Wahrheit für das gemeine Interesse zu ermitteln.

Chadwick also erhebt den Vorwurf gegen die englischen Eisenbahndirectoren und höheren Beamten der Eisenbahngesellschaften — im Gegensatze zu den Staatsbeamten — dass

[1]) Joint Committee 1872, Evid. qu. 6483.

[2]) qu. 1313—16, vgl. Forwood qu. 993—998.

[3]) Vgl. Evid. Royal Commission 1865 Dr. Nielson Hancock qu. 7696 (Mr. Ayrton): It is not a conclusion from facts, but is rather a logical suggestion? — It is a political economy conclusion of the natural result of putting a limit.

sie über ihre rechtmässigen Einkünfte weit hinaus Ausgaben machen und öfters ein grosses Vermögen hinterlassen. Als Erläuterung dazu führt er eine Thatsache an, welche er aus einem im Northern Circuit verhandelten Processe erfahren hat [1]). Ein stiller Theilnehmer hatte seinen Partner verklagt, weil dieser ihm in der Abrechnung bei Auflösung der Partnerschaft einen erheblichen Posten für „Beförderung des Geschäfts" (improvement of the business) angesetzt hatte, dessen Richtigkeit er bestritt: darauf führte der Beklagte den Nachweis, dass zur „Beförderung des Geschäfts" gehöre, Zahlungen an die Eisenbahnbeamten, nicht bloss an die niedern, sondern auch an die allerhöchsten zu machen, und dass ohne dieselben das Geschäft gar nicht gut geführt werden könne, worauf das Erkenntniss des Gerichtshofes die Zahlung als gerechtfertigt bezeichnete.

Auch habe ein Eisenbahnverwaltungsrath einer grossen Gesellschaft, bemerkt Chadwick, ihm nur kürzlich gesagt, manche Eisenbahnbeamte gäben doppelt so viel aus als ihr Gehalt betrage. —

Ein Punct, bei welchem nicht sowohl das Princip der Gleichheit der Frachtsätze, als vielmehr deren Unterwerfung unter die gesetzlichen Maximalgrenzen in Frage kommt, ist die Willkür in den Zuschlagsgebühren für Stations- und Fuhrkosten der Güter, den bereits früher erwähnten „terminal expenses" als kurz „terminals". Indem das Gesetz für diese nur die beliebte „billige" (reasonable) Höhe, keinen festen Satz bestimmt hat, sind sie die bequeme Handhabe, um in allen den Fällen, wo etwa das Maximum der Eisenbahnverwaltung nicht genügt, diese gesetzliche Schranke umzuwerfen. Es wird von den Eisenbahnverwaltungen offen anerkannt, bei Festsetzung der einzelnen Tarife dächten sie überhaupt nicht daran, den Betrag der Fracht mit Rücksicht auf eine gesetzliche Höhe der Beförderungsgebühren und auf einen festen Zuschlag für die Terminals zu berechnen [2]),

[1]) Royal Commission 1866 Evid. qu. 17287—92.

[2]) Royal Commission Evid. qu. 109—122, qu. 10472—77, 11882 bis 11893, 12687—88. Evid. Joint Committee 1872 qu. 1548, 4417—36, 5528—37.

sondern umgekehrt, an solche Scheidung dächten sie erst in dem Augenblicke, wo ein gegen sie wegen der ungesetzlichen Frachthöhe anhängig gemachter Process sie veranlasste [1]), den Gesammtbetrag zu analysiren und dem Zwecke gemäss alles, was über das gesetzliche Tarifmaximum hinausgeht, als die „billigen terminals“ zu bezeichnen. Die schon berührte Unklarheit des Rechtszustandes unterstüzt dieses Verfahren, soweit sie der Eisenbahngesellschaft die Bestimmung über das, was sie den Kunden leisten will und was nicht, in die Hände gibt; noch mehr aber, als jene Unklarheit, thut es die factische Uebermacht. Obenein sind es, wie wir aus der früheren Analyse der Terminals wissen, keineswegs bloss Leistungen, auf welche der Natur der Sache nach der Kunde verzichten könnte, um sie sich selber und anderweit zu besorgen — wie die Zufuhr zur Bahn und die Abfuhr von der Bahn —, sondern [2]) namentlich auch solche Leistungen, welche unter allen Umständen nur von der Eisenbahnverwaltung aus der Natur der Sache gewährt werden können; denn vor allem enthalten die Terminals eine Entschädigung für die Bahnhofsräume, auf welchen eingeladen und ausgeladen werden muss [3]). Dass die Entschädigung für letztere Leistung nicht in den Frachtsätzen der Güter, welche die Gesetzgebung aufstellt, enthalten sei, gilt als allgemein zugestanden; nur für die Personenbeförderung schliesst das Tarifmaximum die unvermeidliche Benutzung der Bahnhofsräume mit ein [4]).

[1]) Royal Commission Evid. Wragge qu. 15531—34. Der Zeuge war früher selber Manager der Midland. Vgl. Clarke Evid. 1866 qu. 12605: We charge for terminals if it places the thing within the maximum.

[2]) They comprise charges for all the various services over and above the actual carriage along the line, e. g. use of stations, porters, warehouses, carts etc. Report Joint Committee 1872, p. XXXIII.

[3]) Nach Morris, General Manager der North Staffordshire, werden gar „rates and taxes“ sowie die Kosten des „general management of our concern“ in die terminal services mit hineingerechnet. Evid. Royal Commission qu. 14248—49. Vgl. Evid. 1872 qu. 778. Evid. 1866 qu. 11560—64.

[4]) Terminals are not charged upon passenger traffic. Morris Evid. Royal Commission qu. 14268.

Unter diesen Umständen dienen die Terminals für alle in Wirksamkeit stehenden Gütertarife lediglich dazu, einen Rechtstitel zur Rechtfertigung bestrittener Frachtsätze abzugeben: sie sind ein processualisches Rüstzeug, das angewandt wird, jeden beliebigen Satz vor dem Gesetze als das Maximum nicht überschreitend zu erweisen. Die natürliche Folge ist, dass bei jedem Streite, auch dem nichtprocessualischen, über Höhe der Frachtsätze der Einwand der Eisenbahnverwaltungen wiederkehrt, bei den Frachtsätzen hätten die Beschwerdeführenden die Höhe der Terminals nicht entsprechend berücksichtigt: ein Einwand, welcher namentlich auch den Klagen über Differentialsätze entgegengehalten wird, soweit der thatsächliche Umfang der Differenzen in Abrede gestellt wird.

Nur im Verkehre der Eisenbahnverwaltungen mit einander sind durch die Bestimmungen des Railway Clearinghouse feste Sätze für die Abrechnung hin und her eingerichtet (4 sh. p. ton für die kleineren Stationen, 8 sh. 6 d. für London — Fuhrlohn eingeschlossen) [1]. Das Verlangen der Kaufleute geht dahin, dass ein ähnliches auch für das Publicum durch gesetzliche Maxima eingerichtet werde; die Eisenbahnmänner behaupten, eine Festsetzung der Terminals sei wegen der grossen Mannigfaltigkeit der Kosten auf den einzelnen Stationen (besonders des Fuhrlohns) nicht möglich, und die Sätze des Clearinghouse bewiesen dafür nichts, da sie nur rohe Durchschnittssätze für die gegenseitige Abrechnung seien, welche sich im Verkehr der Gesellschaften mit einander durch das Hin und Her ausglichen. Im Jahre 1861 war in der That eine Berathung [2]) vor Vertretern der Private-Bill-Ausschüsse der Häuser des Parlaments im Gange, wobei die Ansprüche beider Theile geltend gemacht wurden und nahezu ein fertiges Resultat erzielt war, als im letzten Augenblick die Sache an der Uneinigkeit über die Terminals für Kohlen scheiterte; doch war auch damals die Gebühr für Ab- und Zufuhr

[1]) Evid. Royal Commission qu. 11882—93.

[2]) Royal Commission Cawkwell qu. 11546—552.

ausserhalb der Festsetzung geblieben und sollte ferner nur durch den „billigen“ Satz begrenzt sein. Ein ähnlicher erfolgloser Versuch wurde in den Jahren 1865—1866 gemacht, als die königliche Commission sass.

Der Bericht der Commission von 1867 begnügte sich mit der Empfehlung, dass künftighin die Eisenbahnverwaltungen neben den Frachtsätzen gesondert die Terminals aufführen sollten [1]). Der Ausschussbericht von 1872 [2]) erkennt eine Maximalbegrenzung der Terminals als die nothwendige Consequenz der Frachtmaxima an, die nur deshalb unterblieben sei, weil man im Anfange (vor vierzig Jahren!) noch die Vorstellung gehegt habe, nicht die Bahngesellschaft allein werde diese Dienste verrichten. Derselbe Bericht will aber überhaupt, wie wir noch sehen werden, auf die gesetzlichen Maxima kein Gewicht gelegt wissen, da sie doch so hoch gegriffen werden, dass sie dem Publicum wenig Schutz gewähren — das Gegenstück zu den technischen Verbesserungsvorschlägen, welche die politischen Schwierigkeiten übersehen, indem wir hier ein Beispiel davon haben, dass die zu Grunde liegende politische Schwierigkeit in die Form einer technischen gekleidet wird. —

An die Beschwerden über die Höhe der Terminals wie der Frachtsätze überhaupt knüpft das Verlangen an, welches eine Veröffentlichung aller gültigen Frachtsätze fordert, verbunden mit einer entsprechenden Ankündigungsfrist vor Erhöhung einzelner Tarifsätze.

Das Beispiel der französischen Bahnen mit ihren minder veränderlichen und minder mannigfaltigen Tarifen, welche zu Jedermanns Kenntniss periodisch veröffentlicht werden, ist eben so oft von den Kunden der englischen Eisenbahnen als Muster gegen die Willkür und Unsicherheit englischer Tarifsätze angerufen worden, wie andererseits von den Eisenbahnverwaltungen behauptet wird, die ganz verschiedenen Verhältnisse des französischen, des belgischen Tarifwesens könnten nicht für englische Eisenbahnen maassgebend sein. Jeder

[1]) Report Royal Commission, p. LXIX.

[2]) Report Joint Committee p. XXXIII—IV.

Geschäftsmann solle in einem auf jeder Station offen liegenden Tarifbuche alle nach irgend einer andern Station gültigen Sätze für irgend eine Güterclasse und irgend ein Gut zu jeder Zeit einsehen können, um erstens der wirklich geltenden Sätze für seine Calculationen gewiss zu sein, zweitens nicht hintangesetzt werden zu können gegen Concurrenten [1]. Dies ist das Verlangen der Kaufleute. Dagegen behaupten die Eisenbahnverwaltungen, die „Millionen" von verschiedenen Sätzen seien so beständigen Veränderungen zur Anpassung an die Bedürfnisse des Verkehrs unterworfen, dass sich niemals für irgend einen selbst kurzen Zeitraum eine correcte Zusammenstellung machen lasse [2]. Die Einen verweisen als Ersatz dafür auf die vorhandene Bereitwilligkeit ihrer Bureaubehörden, auf jede specielle Anfrage die entsprechende Antwort zu ertheilen; Andere aber scheinen auch dies, als zu lästig, weder in der gegenwärtigen Praxis auszuüben, noch für die Zukunft anzuempfehlen. Ueberhaupt erhellt aus den Aussagen der Eisenbahnmänner hie und da, sie wünschen allzugrosse Oeffentlichkeit nicht, damit man nicht Vergleichungen anstelle, kritisire, kurz den Eisenbahnverwaltungen zu tief in die Karten sehe [3]. Indessen muss anerkannt werden, dass in der That die niemals ruhende Aenderung der Sätze die englischen Tarife beständig im Flusse erhält und die Erfüllung jenes Wunsches schwieriger macht. Nicht täglich, sondern stündlich, sagt der Director der Great Western, werden Aenderungen von den Interessenten bei uns nachgesucht; und dies erstreckt sich bei der Great Western allein auf 500 Stationen mit fünf verschiedenen Güterclassen nebst Minerals und Parcels, im ganzen

[1] Royal Commission 1865 Evid. qu. 3083—88, qu. 10549—72, 11204—06, 11244—46, 17106-08. Evid. Joint Committee 1872 qu. 1214—26, qu. 1971—2002. 5958—67, 6878, 7311—51. Royal Commission Evid. qu. 8916—27.

[2] Royal Commission Evid. Grierson qu. 13338—85. Allport qu. 13811—833. Mac Nay qu. 14090—97. T. E. Harrison qu. 15154—65. Evid. Joint Committee 1872 A. Scott qu. 5403—37. Allport qu. 4298 bis 4307.

[3] Vgl. namentlich Grierson Evid. Royal Commission 1866 qu. 13384.

auf etwa 5 Millionen Tarifsätze. Wenn in Frankreich vierteljährlich auf allen Bahnen die Tarife veröffentlicht würden, so möge das für dortige Verhältnisse passen, wo vielleicht nur der fünfzigste Theil der Tarifsätze existirt von der Zahl, welche es in England gibt, und wo obenein nur wenige Veränderungen vorgenommen werden [1]). Der Director der London and North Western theilt dem Ausschusse von 1872 mit, seine Bahnverwaltung empfange täglich im Durchschnitt 75 Briefe, welche Aenderungen von Frachtsätzen nachsuchen, und dass in Folge davon täglich im Durchschnitte 200 Sätze geändert werden [2]).

Wenn die Eisenbahnverwaltungen für den freien Wechsel ihrer Tarifsätze sich auf ihre Stellung als Geschäftsleute berufen, ja wenn Einer vor dem Ausschusse von 1872 sogar offen erklärt, es sei für eine Eisenbahnverwaltung wie für jeden Geschäftsmann unpolitisch, jeden Satz, den sie irgend einem Kunden gewähre, bekannt zu machen [3]) — so stehen sie damit nicht auf gesetzlichem Boden. Das Gesetz verpflichtet sie, im Anschluss an das Verwaltungsrecht für die Turnpike roads und Canäle, ihre Maxima auf den Stationen bekannt zu machen; in formalistisch starrer Weise geschieht das bis zur Stunde: man hängt Tafeln aus, welche die Maxima der Bahngelder (tolls), nicht der Frachtsätze (rates), enthalten, also in todter Nachahmung der für das Befahren von Landstrassen und Canälen üblichen Wegegeldtarife, nicht Frachtsatztarife für Bahn und Beförderung zusammengenommen [4]). Die königliche Commission empfahl daher in Consequenz des alten Rechtes in ihrem Berichte von 1867, es sollten die Bahnverwaltungen verpflichtet sein, auf jeder Station ein getreues Verzeichniss aller gültigen Sätze von der betreffenden Station ab zur steten Einsicht offenzuhalten, auch über alle Specialbedingungen (Rabatte und dgl.)

[1]) Royal Commission Evid. qu. 13369—377.
[2]) Joint Committee Evid. Cawkwell qu. 6840—42.
[3]) Joint Committee A. Scott South Western qu. 5428—5433.
[4]) Evid. Royal Commission 1866 Grierson qu. 13305—28.

genaue Auskunft zu ertheilen[1]). Der Ausschussbericht von 1872 nahm diese — inzwischen nicht verwirklichte Empfehlung — energisch auf; er sagt darüber[2]):

„Wenn man auch die Schwierigkeiten der steten Aenderungen für die Empfehlung anerkennt, so ist es doch richtig, dass das Publicum hier einen sehr wohl begründeten Anspruch gegen die Eisenbahngesellschaften hat. Diese sind Monopolisten, welche in ihren Tarifsätzen unbeschränkt sind ausser durch das parlamentarische Maximum und welche durch keinerlei bestimmte Grenze hinsichtlich der Terminals beschränkt sind; diese beiden Kategorien von Sätzen vermischen sie und trennen sie nicht, so dass sie in Wirklichkeit unter gar keiner Beschränkung stehen ausser derjenigen ihres eigenen Interesses, welches nicht das gleiche wie dasjenige des Publicums sein mag; sie beanspruchen und üben die Befugniss, ihre Tarife beliebig zu verändern, einen Ort oder einen Verkehrszweig zu begünstigen auf Kosten eines andern Ortes, eines andern Verkehrszweiges; hohe Sätze zu fordern für kurze Strecken und niedrige für lange Strecken; oder zwei verschiedene Sätze für dieselbe Leistung zu fordern, wenn sie das ihrem Interesse dienlich erachten. Und nicht nur beanspruchen sie das Recht, alle diese Vollmachten auszuüben, sondern sie weigern sich auch, dem Publicum Antwort zu geben darüber, wie sie dieselben ausüben oder warum sie im gegebenen Falle dies oder das thun. Ein Eisenbahndirector[3]) erhebt geradezu Widerspruch dagegen, dass über besondere Bedingungungen für besondere Fälle (special rates or contracts) überhaupt Mittheilung gemacht werde, und gibt beinahe zu, dass nicht alle Interessenten in den Tarifsätzen gleich behandelt werden. Die Abhülfsmittel, welche die Railway and Canal traffic Act von 1854 gegeben hat, bleiben auch unter solchen Umständen versagt, da man die vorhandenen Miss-

[1]) Report Royal Commission p. LXXXVIII.

[2]) Report Joint Committee p. XXXVIII.

[3]) Der oben angeführte Director der London and South Western, A. Scott.

stände ungleicher Behandlung gar nicht einmal kennt. Und das neue Gesetz (1868), das die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, über die erhobenen Güterfrachtsätze auf Verlangen binnen einer Woche nach Zahlung der Fracht Auskunft mit Scheidung von Terminals und Frachtsatz zu ertheilen, ist in Wahrheit nutzlos: erstens deshalb, weil der einzelne Gewerbtreibende factisch nicht fähig ist, das Gesetz gegen eine reiche und mächtige Gesellschaft durchzusetzen, zweitens weil er die Auskunft über das, was er und was seine Nachbarn zahlen, braucht, ehe er zahlt, und nicht, nachdem er gezahlt hat, drittens weil die Bahnverwaltungen selber nicht genau zwischen Terminals und Frachtsätzen unterscheiden und im Falle einer Nachfrage nur eine annähernde Antwort zu geben im Stande sind.

„Es ist daher nicht überraschend, dass Unzufriedenheit und Verdacht, selbst ohne dass ein wirklicher Grund vorliegt, gehegt werden; und wenn der Reichthum und der Gewinn der Eisenbahngesellschaften sich ferner steigern sollten, so kann jenes Missvergnügen leicht so zunehmen, dass es für sie gefährlich wird. Denn wenn sie nach Billigkeit handeln, so ist es ihr eigenes Interesse, ihr Verfahren der Beobachtung und Beurtheilung offenzulegen und dem Publicum alle möglichen Mittheilungen über ihre Frachtsätze und deren Motive zu machen; und es ist kaum ein Grund einzusehen, warum sie nicht jedem Geschäftsmann auf Nachfrage dieselbe Auskunft ertheilen, welche sie nothgedrungen jedem ihrer Beamten oder Stationsvorstände, der die Frachtsätze erhebt, geben müssen, oder warum sie nicht einen Tarif aufstellen können, in welchem Terminals und Frachtsatz geschieden sind, und warum sie diesen nicht dem Publicum zugänglich machen können; oder warum endlich sie nicht verpflichtet werden könnten, auf Anfrage des Board of Trade oder einer andern zuständigen Behörde ihre Rechtfertigung für jeden aus irgend einem Grunde bestrittenen Frachtsatz anzugeben.“

Auf Grund dieser Erwägungen gelangt der Ausschussbericht zu dem Verlangen, dass jede Bahngesellschaft verpflichtet sein solle, auf jeder Station ein Buch zu halten, in

welches alle gültigen Frachtsätze, einschliesslich aller Special rates, ab dieser Station, eingetragen sind, mit Scheidung der Terminals von den Meilensätzen; dass keine Fracht einen gesetzlichen Anspruch habe, bevor sie nicht in dieses Buch eingetragen sei; und dass dies Buch immer dem Publicum zugänglich sein soll. Bei Nichtbefolgung dieser Vorschriften soll die neue Eisenbahn-Commission einschreiten; desgleichen soll diese Behörde in jedem Falle, wo sich prima facie eine Verletzung der gleichen Behandlung zeigt, die Eisenbahnverwaltung zur Rechtfertigung veranlassen dürfen.

In dem auf Grund dieses Ausschusses vorgelegten Gesetze vom Jahre 1873 wurde die in dem Berichte gerügte Bestimmung des Gesetzes von 1868 beseitigt [1]) und an deren Stelle Folgendes bestimmt.

„Jede Eisenbahngesellschaft (Canalgesellschaft) soll auf jeder ihrer Stationen ein Buch halten, welches jeden zur Zeit geltenden Frachtsatz (ausser für Personen und Gepäck) enthält, der von dieser Station nach irgend einer andern Station erhoben wird, einschliesslich aller Sätze, die unter speciellen Contracten erhoben werden, nebst Auskunft über die Meilenlänge in jedem Falle. Die neue Eisenbahn-Commission kann auf Ansuchen eines Interessenten einen Befehl erlassen, dahin gehend, dass die Eisenbahnverwaltung für einen bestimmten Gegenstand der Beförderung Auskunft darüber gebe, wieviel für blosse Beförderung auf den Schienen und wieviel für sonstige Leistungen (Einladen, Ausladen, Zudecken, Anfuhr, Abfuhr und andere Unkosten, d. h. überhaupt Terminals) ein bestimmter Satz enthält. Jenes Buch soll zu angemessenen Stunden für die Einsicht von Jedermann kostenfrei offenstehen. Jede Bahnverwaltung, welche die obigen Vorschriften verletzt, soll für jede Verletzung oder bei Fortsetzung derselben für jeden Tag eine Busse von höchstens 5 Pfd. St. zahlen.“

c. Ehe wir nun zur Erörterung der wirklichen Höhe der englischen Eisenbahntarife, auf Grund der obigen Be-

[1]) 31 and 32 Vict. Cap. 119, Sect. 17.

stimmungsgründe, übergehen, muss noch die principielle Frage ihrer Abstufung für die verschiedenen Arten von Gütern in Betracht gezogen werden.

Man hört in Deutschland nicht selten, die Classification der Gütertarife, welche in Anlehnung an den Werth der Güter — unabhängig von den grösseren oder geringeren Kosten der Beförderung — höhere und niedere Beförderungssätze enthält, als einen Ausfluss der eigenthümlichen Willkür der Eisenbahnverwaltungen bezeichnen, welche bei früheren Transporteinrichtungen undenkbar gewesen wäre. Soweit es sich um England handelt, ist dies ein Irrthum: die Güterclassification nach dem Werthe des beförderten Gutes ist hier lediglich aus dem alten Verwaltungsrechte in die Eisenbahngesetzgebung übergegangen.

Die Turnpike-Acts gewährten den Trusts das Recht zur Erhebung bestimmter Wegegelder, welche deutlich nicht bloss im Anschlusse an die Kosten der durch das Fahrzeug verursachten Abnutzung und Beschädigung, nicht bloss im Anschlusse an die Last, sondern aus andern Rücksichten abgestuft waren: solche Rücksichten waren einerseits gemeinnützige Begünstigung des Lastwagenverkehrs, andererseits Heranziehung des höheren Werthes des Reisewagens oder der höheren Zahlungsfähigkeit der darin Reisenden. Solchen Sinn muss es haben, wenn Turnpike-Acts festsetzen [1], es solle ein Lastwagen mit 2 Pferden 8 pence für 6 miles bezahlen, ein Reisewagen mit 2 Pferden dagegen 1 shillg. d. h. um die Hälfte mehr, obwohl er im Durchschnitt nicht dieselbe Last trägt. Adam Smith, welcher das System der Wegegelder als die gerechteste Art der Kostendeckung für Wege preist, empfiehlt jene Abstufung ausdrücklich, indem er sagt: „Wenn man das Wegegeld für Luxuswagen, Kutschen, Postchaisen u. s. w. etwas höher als das für Wagen von nothwendigem Gebrauch wie Lastwagen u. dgl. ansetzt, so wird die Indolenz und Eitelkeit der Reichen in einer sehr bequemen Weise zur Erleichterung der Armen herangezogen, indem dadurch der

[1]) Bd. I, S. 8, Anmerkung 1.

Transport der schweren Güter nach allen Richtungen des Landes wohlfeiler gemacht wird [1]).

In den Canal-Acts finden wir das Princip der Turnpike-Acts weiter entwickelt. Eine Acte aus dem Jahre 1820 bestimmt [2]), die Canalzölle sollen höchstens betragen:

½	d. p.	ton p.	mile	für	Kohle und Dünger,
1½	„	„	„	„	Weizen,
2½	„	„	„	„	Wolle,
3	„	„	„	„	Tuch.

In unmittelbarer Anlehnung an diese Vorbilder, in Hinsicht des Tarifes wie in allen anderen Bestimmungen, setzt die Acte der Liverpool and Manchester Railway im Jahre 1826 fest [3]), es sollen Wegegelder erhoben werden dürfen:

1	d. p.	ton p.	mile	für	Kalkstein,
1½	„	„	„	„	Kohle und Dünger,
2	„	„	„	„	Coke, Steine, Sand, Thon, Ziegelstein,
2½	„	„	„	„	Zucker, Korn, Mehl, Bauholz, Metalle,
3	„	„	„	„	Wolle, Baumwolle, Manufacte,

und einschliesslich der Beförderungskosten sollen erhoben werden dürfen:

8	shillings	p.	ton	für die	ganze Strecke	für	Kalkstein, Kohle, Dünger, Sand,
9	„	„	„	„	„	„	Zucker, Korn, Metalle,
11	„	„	„	„	„	„	Baumwolle, Wolle, Manufacte,
14	„	„	„	„	„	„	Wein, Spirituosen, Glas.

Eine Acte aus dem Jahre 1845 (für die Lancaster and Carlisle Railway) bestimmt folgende Sätze [4]):

Wegegelder p. ton p. mile:

1½ d. für Dünger, Kalkstein, Steine,

1) Inquiry Book V, ch. 1 (ed. Playfair 1805 vol. III, p. 94).

2) Bd. I, S. 15.

3) Bd. I, S. 35—36.

4) Bd. I, S. 222.

$2\frac{1}{2}$ d. für Kohle, Erz, Eisen, Korn, Zucker, Mehl, Farbeholz,
4 „ „ Wolle, Baumwolle, Manufacte,
für Stellung von Wagen $\frac{1}{2}$ d., 1 d., 2 d. u. s. w.

Die heutigen Acts bestimmen[1]) für Wegegeld, Wagen und Beförderung zusammengenommen, p. ton p. mile:

$1\frac{1}{2}$ d. für Kohle, Eisen, Salz,
2 „ „ Dünger, Bausteine,
3 „ „ Zucker, Korn, Häute, Bauholz,
4 „ „ Wolle, Baumwolle, Manufacte, Fische

(für Personenbeförderung $1\frac{1}{4}$ d. p. mile in dritter Classe
2 „ „ „ zweiter „
3 „ „ „ erster „).

Dieses alte Princip wird, wie es sich ein Jahrhundert hindurch bis auf die Gegenwart in der Gesetzgebung erhalten hat, in der Praxis der Eisenbahnverwaltungen gehandhabt und von dem Publicum, das sich der Eisenbahnen bedient, anerkannt. Es ist mir nicht ein einziges Zeugniss begegnet, welches jenes Princip in Frage stellt, so zahlreich die Klagen über die Einzelheiten der Güterclassification sind. Umgekehrt verwahren sich die Klageführenden regelmässig gegen die Meinung, als wollten sie etwa das Princip der Werthabstufung in Frage stellen; ja, nicht selten gehen die Beschwerden auf consequentere Ausführung desselben Princips.

Der erste Zeuge, welcher vor der königlichen Commission im Jahr 1865 den Gegenstand der Güterclassification berührte, der Vicepräsident der Handelskammer von Birmingham, klagt darüber, dass der Grundsatz der Werthclassification nicht hinreichend zur Ausführung gebracht werde, die Güter, die einen höhern Werth haben, in der niedrigeren Tarifclasse ständen, und er verlangt eine Revision der Tarife nach dem Werthprincip[2]). Glauben Sie, wird er darauf gefragt, dass der Werth der einzige Bestimmungsgrund für die Tarifclassification ist,

[1]) The local Acts passed during the Session of 1872. Vgl. namentlich Act to authorize the Severn Tunnel Railway clause 38, ferner Birmingham and Lichfield Junction Railway Act clause 48—54.

[2]) J. S. Wright Evid. qu. 761—765.

und sind nicht noch andere Elemente mit in Rechnung zu ziehen? Ich glaube, antwortet er, dass der Werth das Hauptelement ist, obwohl nebenbei noch andere Elemente in Betracht kommen, wie Transportirbarkeit, Verletzlichkeit, specifisches Gewicht u. s. w.

Ein Vertreter der Handelskammer von Derby wird, auf seine Beschwerde über die Gütertarifirung der Midland, von Mr. Ayrton gefragt, ob er eine einheitliche Tarifirung aller Güter ohne Rücksicht auf ihren Werth verlange, und er antwortet: Nein, das würde durchaus nicht gerecht sein[1]). Alles, was er verlangt, ist, dass Güter von ähnlichem Werthe, Rohstoffe wie Blei und Eisen, in die gleiche Classe kommen und nicht eine Species derselben, eine bestimmte Art von Blei, in eine höhere Classe gesetzt werde.

Entsprechend erklärt ein anderer Vertreter der Handelskammer von Derby, ein Seidenhändler, er denke nicht daran, Seidenwaaren und Eisen sollen in eine Classe kommen, sondern verlange nur eine specielle Modification des Satzes für Seidenwaaren, welcher bei der besckränkten Haftpflicht zu hoch sei[2]). Von dem sich im Verhör durch Sachkunde und Scharfsinn auszeichnenden Commissioner Mr. Ayrton in allgemeinere Fragen hineingelockt, lässt er sich im Eifer für billige Seidenfracht allerdings verleiten, so etwas wie die Forderung gleicher Frachtsätze bei gleicher Haftpflicht zu äussern, zieht sich aber, durch die darauf folgende Frage stutzig gemacht, alsbald zurück und wiederholt: ich meine natürlich nicht, dass Seidenwaaren und Eisen zum selben Frachtsatze befördert werden sollen.

Und ähnliches kehrt in den Aussagen stets wieder. Der Colonialwaaren-Grosshändler aus Lincoln, John Smith,[3]) klagt über die verschiedene Tarifirung einzelner Arten von Früchten und Colonialwaaren, die willkürlich in verschiedene Clas-

[1]) W. T. Cox, M. P. Evid. 1865 qu. 8655—64. Vgl. dazu C. Stead Evid. 1865 qu. 599—606.

[2]) T. H. Nicholson qu. 8835—8855.

[3]) Evid. 1865 qu. 9044—9110.

sen gebracht sind; er will eine einheitliche Classe für Colonialwaaren, eine andere für Früchte, eine dritte für Gewebe u. s. w. haben, und fügt hinzu: eine Classification der Güter ohne Rücksicht auf ihren Werth ist ganz ungerecht im Princip; er will nur die Uebertreibung und umgekehrt Verletzung dieses Princips beseitigt wissen, wodurch irgend ein einzelner Gegenstand je einen besonderen Satz erhält, verschieden von nahe verwandten (z. B. Korinthen von Rosinen)[1].

Ebenso der Vertreter der Eisenproducenten von South Staffordshire,[2]), der Vorsitzende des Vereins der Eisengiesser von South Staffordshire[3]).

Es braucht nicht bemerkt zu werden, dass die Eisenbahnmänner die unbedingtesten Anhänger des Werthprincips sind, wenn sie freilich auch im Einzelnen und im Kleinen dasselbe, geleitet von ihrem grösseren Princip, soviel zu nehmen, als sie bekommen können, tausendmal verletzen.

„Niemand wird wohl anzurathen wagen,“ sagt der Director der Great Northern, dass Zwiebeln und Trauben in dieselbe Classe gesetzt werden sollten!“[4])

Der Streit mit den Beschwerdeführenden dreht sich daher nur um die Uebertreibung oder die willkürliche Behandlung des Princips. Als Abhülfe verlangen die Gewerbtreibenden regelmässig eine feste erschöpfende Güterclassification, wie sie der Verkehr der Gesellschaften unter einander in dem Clearinghouse ausgebildet hat: diese, entstanden aus der fortschreitenden periodischen Revision der Güterdirectoren aller der verschiedenen Bahnen, soll an die Stelle der roh umrissenen Scheidung der Railway Acts, die heute wie vor funfzig Jahren geblieben ist,[5]) gesetzt werden, damit jedem zu befördernden Gute gleich durch das Gesetz seine Classe angewiesen und das willkürliche Hin- und Herwerfen der einzelnen Gegenstände aus einer Classe in die andere deutlich verboten sei.

[1]) Vgl. Renals Evid. 1865 qu. 8701 - 08.

[2]) W. Williams Evid. 1865 qu. 10284—295,

[3]) T. Perry Evid. 1865 qu. 10605 - 610.

[4]) Clarke Evid. 1866 qu. 12557—68.

[5]) Evid. 1865 Gentel qu. 9169—71.

Die Eisenbahnmänner pflegen gelegentlich die Berechtigung dieser Wünsche anzuerkennen; im Wesentlichen aber halten sie an der bisherigen lockeren Weise fest, als an einem nothwendigen Bestandtheile jener Freiheit der special rates je für specielle Fälle, und versichern, dieselbe diene gerade dem Interesse des Publicums [1]).

Die Streitfrage, welche in Deutschland gegenwärtig erörtert wird, scheint mir einige Aehnlichkeit zu haben mit den Beschwerden der englischen Kaufleute und Industriellen über die Güterclassification ihrer Eisenbahnen. Auch in Deutschland scheint der Streit sich im Ernste nicht um eine so radicale Reform zu handeln wie die absolute Beseitigung des Werthelements aus den Gütertarifen (so dass keine anderen Elemente der Abstufung übrig blieben als die, welche die Beförderungskosten beeinflussen), sondern es sind in erster Reihe auch nur die Klagen über specielle Ungerechtigkeiten, nicht darüber, dass für die grossen Scheidungen der Werth maassgebend ist. Denn was will anders die wie selbstverständlich aufgestellte Forderung des Pfennigtarifs für Kohlen, Getreide u. dgl., welche auch durch die deutsche Gesetzgebung der letzten Jahre sanctionirt worden ist? Was anders ist das Verlangen, dass die elementaren Massengüter, die Rohstoffe des grossen volkswirthschaftlichen Verbrauchs, mit Rücksicht auf ihren niedrigen Werth von der sie besonders drückenden Last der Transportkosten möglichst erleichtert werden, als dass man es für angemessen, ja heute für selbstverständlich erklärt, den Werth mit Rücksicht auf die Billigkeit und Gemeinnützigkeit des Tarifs in Anschlag zu bringen? Und umgekehrt — was enge damit zusammenhängt — folgt nicht daraus schon an sich, dass die höher im Werthe stehenden Waaren auch ihr entsprechend höheres Theil zu der Fracht beitragen, und ist das nicht wirklich auch das Verlangen, das an die Eisenbahnverwaltungen gestellt wird? [2])

[1]) Evid. 1866 Cawkwell qu. 11578—92. Grierson qu. 11866—68. Allport qu. 12466—72.

[2]) Treffende Bemerkungen in der neuerdings veröffentlichten Schrift von Ed. Reitzenstein, die Gütertarife der Eisenbahnen, Berlin 1874,

Ja, gerade wenn die Eisenbahnen ausschliesslich in derjenigen Hand ruhen, in welcher sie rein aus volkswirthschaftlichem Gesichtspuncte betrachtet werden dürfen, in der Hand des Staates, dann wird sich mit ganzer Deutlichkeit jener Gedanke hervorkehren, welchen Adam Smith aussprach, da er den Luxus der Reichen zum Unterhalt der Landstrassen in höherem Maasse wollte beitragen lassen als die Arbeit der Armen, so sehr übrigens er sich, auch an diesem Puncte, für das nackte Verhältniss von congruenter Leistung und Gegenleistung begeisterte. Denn in der Hand des Staates nimmt jedes Unternehmen einen öffentlichen Charakter an, und die unter andern Verhältnissen privatwirthschaftliche Veranstaltung wird als Staatsanstalt aus innerer Nothwendigkeit etwas Anderes. Für die Distinctionen des Privatrechts mag die Staatspostverwaltung oder die Staatseisenbahnverwaltung nach einer einzelnen Seite hin als Frachtführer erscheinen; in ihrem Zwecke und in ihrer Wirksamkeit hören sie auf, gemeine Erwerbsanstalten zu sein: sie leisten öffentliche Dienste und fordern dafür Beiträge, welche dem Charakter der Steuer sich mit Nothwendigkeit annähern. Die Beseitigung des Werthprincips in den Eisenbahntarifen scheint mir daher um so weniger Aussicht zu haben, je mehr die Eisenbahnen, gleichviel in welchem Lande, hoffen dürfen, in Staatshände überzugehen. Die Gütertarife (und theilweise die Personentarife) werden den Charakter, den sie embryonisch jetzt schon in sich tragen, den Charakter einer Steuer in höherem Grade annehmen; die Tarifirung der einzelnen Güter wird etwas ähnliches werden wie die Tarifirung für die Consumtionszölle. Zum Theil ist das schon der Fall, und zwar spontan aus der Folgerichtigkeit der Natur des Eisenbahnunternehmens, welches niemals ein reines Privatunternehmen bleibt, auch in der Hand von Actiengesellschaften nicht[1]).

S. S. 10—12, 23, 69—73, leider in eine sehr bedenkliche „volkswirthschaftliche" Redeweise eingehüllt. Vgl. Preussische Jahrbücher 1874, März, Bd. 33.

[1]) Aber auch im rein privatwirthschaftlichen Verkehr gibt es Beispiele genug, dass in demselben Unternehmen ein Zweig, der mehr

Ich kehre dies hervor, ohne anders als mit wissenschaftlicher Kühle das Begehren nach gemeinnützigen Tarifen anzusehen. Dies wird bei den Tarifreformprojecten zu erörtern sein.

Die Schwierigkeit, die Selbstkosten zu ermitteln, welche sich einer auf diese begründeten einheitlichen Tarifbildung entgegenstellen würde, braucht nach dem Obigen hier nur angedeutet zu werden, zumal ihrer schon bei anderm Anlass Erwähnung geschehen ist. Die handgreiflichen Kostenelemente, welche heute einen praktischen Einfluss auf die Verschiedenheit der Tarifsätze ausüben, bedürfen keiner Erörterung, weil darüber Niemand streitet: mathematische Kostenberechnung ist es natürlich auch in diesen Fällen nicht, sondern nur ein allgemeiner empirischer Griff, der je nach Volumen, Zerbrechlichkeit, Haftpflicht, Gefährlichkeit u. dgl. die Preise abstuft.

d. Wenn ich jetzt bei der Untersuchung darüber, wie sich die wirkliche Höhe der Eisenbahntarifsätze in England gestaltet und entwickelt hat, zuvörderst die Gütertarife ins Auge fasse, so geschieht das namentlich wegen der grössern Complicirtheit und Mannigfaltigkeit derselben, die schon in den vorangegangenen Betrachtungen streitiger Fragen unwillkürlich auf sich allein die Aufmerksamkeit gezogen hat. Aber auch der Umfang des Verkehrs, wie die im zweiten Capitel angeführten Thatsachen zeigen, vermehrt den Antheil des Güterverkehrs von Jahr zu Jahr. Einzelne Bahnen vollends, gerade die grossen, ziehen einen viel grösseren Theil ihrer Einnahmen aus dem Güterverkehr, als der Gesammtdurchschnitt für das Land ergibt: die Midland hatte bereits im Jahre 1864 nahezu drei Viertel ihrer Einnahmen aus Güterbeförderung — £ 1,600,000 gegen £ 600,000 bis 700,000 aus der Personenbeförderung —[1]) sie hat demzufolge längst aufgehört, eine

Gewinn bringt, andere Zweige, die minder gewinnbringend sind, tragen muss: daher ist selbst von diesem Standpuncte aus die Entrüstung derjenigen Leute, die keinen andern Standpunct kennen, über die Tarife der Eisenbahnen vollkommen unberechtigt.

[1]) Royal Commission 1866 Evid. Allport qu. 16961—962.

Passagier-Eisenbahn im Sinne des englischen Gesetzes zu sein, welches vorschreibt, als eine „passenger railway“ soll diejenige Bahn betrachtet werden, welche den dritten Theil (oder mehr) ihrer Gesammteinnahmen aus der Beförderung von Passagieren zieht [1]).

Fragen wir die Zeugnisse zunächst nach den Einflüssen, welche in den besondern Fällen auf die Höhe der Tarife gewirkt haben, so bekommen wir, übereinstimmend zwar mit den Bestimmungsgründen, die wir kennen gelernt haben, doch nur ein schwankendes Bild der Zusammenwirkung oder Gegenwirkung der verschiedenen Elemente. Je nach dem Interesse, für welches die Aussage gemacht wird, heisst [2]) es bald, in diesem oder jenem positiven Falle habe die Concurrenz der Bahnen den Satz erniedrigt, und das Abkommen habe ihn erhöht, höher gestellt als zuvor oder eben so hoch wie zuvor, — ein andermal, die Verschmelzung habe die Sätze erniedrigt oder belassen, wie sie waren — ein drittes Mal, äussere Einflüsse hätten gar keinen nachweisbaren Erfolg gehabt, und die eigne Berechnung einer Bahnverwaltung habe zu Ermässigungen oder Erhöhungen geführt — immer Aussagen, so oder ähnlich gemacht, welche sich schwer auf die objective Richtigkeit des besondern Falles zurückführen lassen, ohne den genauesten Einblick in die ganze Entwicklung der speciellen Umstände und Thatsachen.

Irgend ein zuverlässiges Ergebniss für unsern Zweck können wir nur erlangen, wenn wir uns bescheiden, die Thatsachen zu sichten, welche zu einem Urtheile über die Gesammtentwicklung und den dermaligen Stand der Tarife einen Anhalt bieten — während jede zuverlässige Unterlage für

[1]) 7 und 8 Vict. cap. 85 Sect. 25 (9. August 1844). Nur den „Passenger railways“ wurde in diesem Gesetze die Verpflichtung zu dem täglichen Zuge dritter Classe auferlegt; und es ist ein merkwürdiges Zusammentreffen, dass gerade die Midland, als dieser Verpflichtung nach dem Gesetze längst überhoben, diejenige Bahn gewesen ist, welche den Verkehr dritter Classe neuerdings in grossem Maassstabe eingeführt hat.

[2]) Evid. 1872 qu. 3181—85, 3412—3456, 2319—29, 4178—4255.

die eingehendere Frage fehlt, unter welchen besondern Anlässen je die besondern Tarife der einzelnen Strecken sich gebildet und fortentwickelt haben. Das wäre für sich freilich eine grosse und wichtige Untersuchung.

Aber ein Fall wenigstens mag hervorgehoben werden. Der schon angeführte Präsident der North Eastern vor dem Parlamentsausschusse vom Jahre 1872, Harry Stephen Thompson, welcher nach dem Zeugnisse des Ausschussberichts der Repräsentant des bestverwalteten grossen Bahncomplexes ist, äussert sich über die Tarifänderungen im Fortgang der Jahre unter verschiedenen Einflüssen in folgender Weise [1].

Die zweiundzwanzigjährige Erfahrung der North Eastern ist gewesen, dass man in fortschreitender Verfolgung des Verschmelzungsprincips zu einem einheitlichen grossen Bezirke, mit den höchsten Tarifsätzen des Landes (für Personen und Güter) und gleichzeitig den niedrigsten Dividenden anfing und allmählig mit den Tarifsätzen herabging, aber mit den Dividenden emporstieg, so dass die North Eastern gegenwärtig die niedrigsten Tarife hat und unter den höchsten Dividenden rangirt. Speciell gegen die Nachweise eines Zeugen, des Chairman der London and South Eastern, Sir Edward Watkin, führt Thompson überzeugende Thatsachen dafür an, dass in den von Watkin herangezogenen Districten die angeblich durch Concurrenz herbeigeführte Ermässigung geringer gewesen ist als diejenige, welche die North Eastern aus eigner Bewegung, ohne Concurrenz, aber im eignen Interesse, eingeführt hat. Während auf den von Watkin gewählten Strecken zwischen London und Manchester, London und Dover, die Sätze um 7 bis 9 p. cent und einmal 27¾ p. cent ermässigt worden seien, sind sie in gleicher Frist auf der North Eastern um mindestens 20 p. cent bis hinauf zu 37 p. cent herabgesetzt worden.

Der Secretär des Handelsamtes, Mr. Farrer, beruft sich auf diesen Nachweis Thompson's, indem er vor demselben Ausschusse sagt: ich denke, Mr. Thompson hat aufs deut-

[1]) Evid. 1872 qu. 5168—5170.

lichste nachgewiesen, dass die Tarifsätze während der letzten 20 Jahre gerade so sehr ermässigt worden sind in seinem eignen Bezirke, wo nicht ein Schatten von Concurrenz vorhanden ist, wie in jenen Bezirken, Manchester u. s. w., wo, wie man uns sagte, Concurrenz vorhanden sein sollte [1]).

Doch sehr beherzigenswerth ist, was Farrer gelegentlich eines andern Vergleichs sagt: es ist schwer, die Dinge auf ihre richtigen Ursachen zurückzuführen [2]). Wenn man diesen Grundsatz festhält, so wird man nur mit Rückhalt aus diesem Nebeneinander von Erscheinungen einen allgemeinen Schluss zu ziehen wagen; nur so viel geht aus jenem Vergleiche hervor, dass im reinen Monopolsystem eine englische Eisenbahngesellschaft das beste hat leisten können, was englische Eisenbahngesellschaften überhaupt geleistet haben — jedenfalls, was die Tarifermässigungen anlangt. —

Wenn wir das Verfahren der Tariffestsetzungen etwas näher ins Auge zu fassen suchen, so tritt uns regelmässig der bedächtige Grundsatz langsamen und mässigen Experimentirens mit veränderten Sätzen, namentlich mit Ermässigungen, als die Norm der englischen Eisenbahnmänner entgegen. Es wird stets betont, wie relativ jede Tarifhöhe unter den verschiedenen Umständen ist, wie sehr es auf die örtlichen Verhältnisse des Verkehrs ankommt, ob ein gewisser Satz, eine gewisse Herabsetzung, den Verkehr dermaassen zu steigern im Stande ist, dass der Gewinn eben so hoch, höher, annähernd so hoch, wie bei dem früheren Satze, sich ergibt [3]).

[1]) Evid. 1872 qu. 7632—39.

[2]) qu. 7637; Farrer spricht von den guten Einrichtungen für den Güterverkehr in England, verglichen mit andern Ländern, und sagt, es wäre gewagt, daraus einen Schluss auf das englische Eisenbahnsystem zu ziehen; er fügt hinzu: I suspect that there is a great deal in the character of the country and in the character of commercial men which influences this matter. Uebereinstimmend mit demjenigen, was ich im zweiten Capitel über die Veranstaltungen für den englischen Eisenbahnverkehr gesagt habe.

[3]) Stewart Evid. Royal Commission 1866 qu. 14759—61. Captain O'Brien qu. 12007—12010. Vgl. Mulvany qu. 1177—1187. Ennis qu. 4212.

Auch diejenigen, welche die allgemeine Redensart von den wohlfeilen Sätzen gern im Munde führen, wie der Director der Midland, Allport, welcher sich gar der Vertreter des „Free-trade-principle" im englischen Eisenbahnwesen zu sein rühmt[1]), — auch solche Eisenbahnmänner mahnen zur Vorsicht bei den Herabsetzungen und bemerken, keine Herabsetzung, auch die allmählich lohnende, werde vorgenommen ohne zeitweiligen Verlust am Gewinne. Dies bezeugt Allport im Jahre 1865 aus fünfundzwanzigjähriger Erfahrung. „Ich habe noch niemals," sagt er, „in meiner ganzen Praxis als Eisenbahndirector eine Tarifermässigung vorgenommen, ohne zeitweiligen Verlust herbeizuführen; aber in vielen Fällen war dieser Verlust nur sehr temporär, in andern dauerte er länger an; in der Regel fand ich, dass die Reduction am Ende für uns gewinnbringend war, jedoch in einigen Fällen umgekehrt."

Eine besondere Anregung zu der Frage der Tarifermässigung geben vor der königlichen Commission der Jahre 1865 und 1866 die Beschwerden und Wünsche der Zeugen aus Irland. Hier namentlich kommen ganz sanguine Vorschläge[2]) zum Vorschein, wie andrerseits gerade an diesen Verhältnissen Irlands die grosse Relativität jedes Tarifsatzes in seiner Kraft, den Verkehr zu vergrössern, desto deutlicher sich zu erkennen gibt. Meistens wird dann auch wohl anerkannt, dass die Staatsregierung oder die Grafschaften Irlands eine Bürgschaft für den mehrjährigen Ausfall gewähren sollten, dessen Unvermeidlichkeit man begreift: aber darunter kommen Reformprojecte zur Hebung der irischen Volkswirthschaft durch niedrige Tarife vor, welche recht eigentlich gemacht zu sein scheinen, um die Verkehrtheit zu zeigen, bis zu welcher sich solche Projecte verirren. Ein früherer Eisenbahndirector einer irländischen Bahn[3]) will die Noth des irischen Volkes dadurch

[1]) Evid Royal Commission 1865 qu. 5271. 5312—58. Vgl. G. P. Bidder qu. 16807—810. J. S. Wright qu. 819—724.

[2]) Evid. 1865 qu. 1190—1235. qu. 3863—64. qu. 6802—7103. qu. 4228—40. qu. 5804—88. qu. 2821—72. qu. 2941—77. qu. 2140 bis 2148, 2250—65, 2284—2305. qu. 1929—2033.

[3]) Wm. Forbes Evid. 1865 qu. 1459—1644, besonders 1641—44.

heben, dass er ihm niedrige Frachtsätze gibt, damit jeder Irländer sein Schwein und seine Kartoffeln auf den englischen Markt senden kann.

„Ich denke“, sagt Mr. Wm. Forbes, „wenn der arme Mann sein Schwein auf den englischen Markt senden kann und namentlich die Kartoffeln, die er baut, nicht mehr aufzuessen braucht, sondern sie nach dem englischen Markte senden kann, so wird er sich in einer weit bessern Lage befinden, als worin er sich jetzt befindet. Er würde im Stande sein, mehr Geld auszugeben, und dies, denke ich, würde einen grossen Aufschwung des Verkehrs hervorrufen.

(Frage.) „Aber was würde der Vortheil davon sein, dass er seine Kartoffeln verkaufte, da er sie zu seiner Nahrung braucht? — Wenn er einen höhern Preis für seine Kartoffeln bekommen könnte, so denk' ich, ist es einfach gesunder Menschenverstand, dass es für ihn besser wäre, das zu thun.“ —

Betrachten wir die gesammte Entwicklung der Frachtsätze, so zeigt sich uns erstens die unzweifelhafte Thatsache, dass die Eisenbahnen, mit den früher vorherrschenden Canälen verglichen, die Sätze der Beförderung erniedrigt haben, und es zeigt sich uns zweitens, dass im Grossen und Ganzen die Eisenbahntarifsätze im Laufe der Jahre herabgegangen sind.

Das erstere allerdings in weit höherem Maasse und in weit deutlicherer Weise als das letztere, jedoch ohne das Verdienst der Eisenbahngesellschaften, wiewohl bis zur Stunde noch diese Verwechslung nicht gar selten vorkommt, selbst bei verständigen und unbetheiligten Männern. Ein so sachkundiges Mitglied der königlichen Commission wie Ayrton (Mitglied des letzten Ministeriums Gladstone) fragt einen sich über die Differentialsätze beklagenden Zeugen, der sich auf das natürliche Recht der Ortslage seines Platzes beruft: wie er von einem natürlichen Rechte reden könne gegenüber einer Gesellschaft, welche vielmehr ihr Geld hergegeben habe, um seinem Orte die künstlichen Vorzüge der modernen Beförderung gegen die natürliche Beförderung auf der gemeinen Landstrasse zu gewähren. Solche Wendung ist ein bewusster oder unbewusster Sophismus; denn sie schiebt einem einge-

standenermaassen allein um des Gewinnes willen begonnenen Unternehmen als Verdienst um die Gesammtheit den objectiven Vorzug unter, dessen das speculative Unternehmen sich vielmehr bemächtigt, um ihn auszubeuten; sie verwechselt das Verdienst, welches sich der Erfinder, Entdecker, erworben, und den Verdienst, welchen allein die Unternehmung sucht. Jede Leistung für den privatwirthschaftlichen Verkehr ist aber durch diesen Verkehr abgefunden; und für die sittliche Würdigung der einzelnen Leistung als eines Dienstes für die Gesammtheit kann niemals maassgebend sein die technische Bedeutung derselben oder der durch sie herbeigeführte Nutzen, sondern lediglich der sittliche Charakter des Leistenden. Ist dieser Charakter nach eigenem Bekenntnisse, ja nach selbstrühmendem Bekenntnisse, nichts weiter als der Trieb nach Gewinn, so ist die Leistung durch ihren wirthschaftlichen Preis sittlich erledigt; alle übrigen Redensarten und Ansprüche sind nicht nur dem Verstande zuwider, sondern auch sittlich widerwärtig.

Die bedeutende Herabdrückung der Frachtkosten, welche auf den Canälen üblich waren, ergibt sich schon aus den Angaben des Jahres 1846, welche im ersten Bande mitgetheilt sind[1]). Die Canalzölle waren nach jener Uebersicht in den Jahren 1836—1845, also unter dem ersten Druck der Eisenbahnen, in einer Anzahl von Fällen auf den sechsten bis auf den zwölften Theil herabgegangen. Für das Herabgehen der Gesammtfracht geben folgende Thatsachen einen Anhalt. Von South Staffordshire nach Liverpool war die Fracht für Eisen bis zum Jahre 1853 von 20 sh. p. ton auf 8 sh. gefallen, von Staffordshire nach London von 40 sh. auf 18 sh. 10 d. p. ton[2]). Vor der königlichen Commission im Jahre 1865 bestätigt der Vertreter der Aire and Calder Navigation, dass durch die Eisenbahnen in sehr bedeutendem Grade eine Ermässigung der Canalfrachten herbeigeführt sei, so sehr,

[1]) Bd. I, S. 238.

[2]) Matthews, ein Eisengrubenbesitzer, vor dem Sel. Committee Evid. 1853 qu. 1166—1176.

dass auch bei stärkerem Verkehr der Canäle der Gewinn gegen früher herabgegangen ist[1]). Nach einer von dem Director der Great Western eingereichten Tabelle waren die Frachtsätze von London nach Bristol, einschliesslich aller Unkosten, diese[2]):

	Canal			Eisenbahn.
	1820.	1830.	1840.	1866.
Oel p. ton	60 sh. 6 d.	47 sh.	42 sh.	20 sh.
Tuch	66 „	60 „ 6 d.	47 „ 6 d.	40 „
Möbel	95 „	80 „	70 „	45 „
Leder	60 „ 6 „	55 „	42 „ 6 „	27 „ 6 d.
Rohzucker	35 „	30 „	30 „	18 „ 4 „
Thee	73 „	60 „ 6 „	48 „	35 „

Derselbe Zeuge führt an anderer Stelle ähnliche Thatsachen hinsichtlich anderer Strecken an[3]):

London und Birmingham.

	Canal.		Eisenbahn.	
	1836.	1842.	1842.	1866.
Eisenwaaren	60 sh.	35 sh.	40 sh.	27 sh. 6 d.
Nägel	40 „	32 „ 6 d.	32 „ 6 d.	21 „ 8 „
Rohzucker	40 „	37 „ 6 „	37 „ 6 „	21 „ 8 „
Talg	35 „	35 „	30 „	21 „ 8 „
Thee	50 „	37 „ 6 „	40 „	32 „ 6 „
Tuch	70 „	—	45 „	40 „

London und Manchester.

	Canal.	Eisenbahn.	
	1834.	1840.	1866.
Waarenballen	80 sh.	64 sh. 8 d.	35 sh.
Eisenwaaren	—	64 „ 8 „	40 „
Glas	100 „	69 „ 8 „	40 „
Möbel	140 „	—	70 „
Häute	—	69 „ 8 „	28 „ 4 d.
Wein	—	69 „ 8 „	40 „

1) Wilson Evid. 1865 qu. 10102—110.
2) Grierson Evid. 1866 qu. 11932—11941.
3) Evid. 1866 qu. 13554—13557.

Birmingham und Manchester.

	Canal.		Eisenbahn.	
	1836.	1842.	1842.	1866.
Eisenwaaren	40 sh.	20 sh.	25 sh.	20 sh.
Nägel	30 „	17 „ 6 d.	20 „	16 „ 8 d.
Waarenballen	30 „	20 „	25 „	22 „ 6 „
Flintglas	40 „	—	—	22 „ 6 „
Eisen	22 „ 6 d.	—	—	10—11 sh. 6 d.

Indessen das sind die Angaben, welche ein Eisenbahndirector beibringt, und man wird sie nicht unbedingt für das durchweg gültige Maass der Tarifermässigung, sei es der Eisenbahnen gegen die Canäle, sei es der Eisenbahnen für sich selber im Laufe der Jahre, annehmen dürfen. Aber ich glaube wohl, sie dürfen als Anhalt gelten für die Bestätigung der allgemeinen Thatsachen, zumal da sie durch die Zeugnisse entgegenstehender Interessenten gestützt sind.

Der Director der grossen Brauerei von Bass in Burton[1]) am Trent, welcher lange Beschwerden gegen die Eisenbahnverwaltungen vorzubringen hat, bestätigt, dass die Canalfracht von Burton nach London (von Gainsborough ab auf der See) im Jahre 1836 für die Beförderung von Ale 26 sh. p. ton betragen hat, wogegen der Frachtsatz auf der Eisenbahn im Jahre 1866 14 sh. 2 d. beträgt. Allerdings war nach 1836 der Canalzoll so weit herabgegangen, dass die Firma Bass auf eignen Booten im Jahre 1845 für 13 sh. 7 d. p. ton bis London beförderte[2]). (In der That hat diese grossartige Brauerei erst seit dem Jahre 1848 regelmässig sich der Eisenbahn und nicht des Wasserweges zum Transporte ihres Ale's nach London bedient, obwohl bereits 1839 eine vollständige Eisenbahnverbindung vorhanden war; denn der Verwaltungsrath der Bahn lehnte damals ab, den angebotenen Verkehr zu übernehmen, weil

[1]) Cosgrove Evid. 1866 qu. 15838—45.

[2]) Vgl. dazu Evid. Allport qu. 16923. Vgl. ferner die ziemlich vereinzelte Behauptung von Williams qu. 10384—395: We were better off in every respect as long as we relied upon the Canal, die er alsdann selber einschränkt.

sie auf eine so grosse Vermehrung desselben mit ihren Locomotiven und Wagen nicht eingerichtet sei.)

Fragen wir aber nach der eigenen Entwicklung der Eisenbahnfrachtsätze zur Wohlfeilheit, so meldet sich in erster Reihe der Director der Midland, Allport[1]), mit dem Anspruche auf das Verdienst, durch seine „free trade policy“ im Tarifwesen niedrige Frachtsätze herbeigeführt, insbesondere für den Kohlenverkehr die Bahn gebrochen zu haben, auf welcher dann die andern gefolgt sind. Wir wissen bereits, dass ein gleiches Verdienst für die allgemeine Einführung der dritten Passagierclasse Allport zuzuerkennen ist.

In dem Kohlenverkehr hat die Midland grosse Erfolge aufzuweisen: im Jahre 1848 betrug derselbe auf ihrer Bahn nicht mehr als eine viertel Million Tons; im Jahre 1864 bereits $6^1/_2$ Mill. Tons; im Jahre 1865 befand sich die Linie der Midland noch 30 miles von London entfernt; bald darauf hatte sie ihren Endpunct in London, und die im Verlaufe der frühern Darstellung angeführten Daten haben gezeigt, dass die Midland gegenwärtig den grössten Antheil an der Kohlenzufuhr nach London besitzt, wie sie denn das grösste Kohlenlager in ihrem Reviere hat.

Der in dem Beginne der sechziger Jahre eingeführte Tarifsatz für Kohlenbeförderung auf langen Strecken ist $^3/_8$ pence p. ton p. mile (ausschliesslich Waggons) nebst 2 pence p. ton terminals (6 pence in London); kürzere Strecken kosten bis $1^1/_2$, ja 2 pence p. ton p. mile[2]). Im Anfange des Jahres 1865 sagt der Präsident der Great Eastern, G. P. Bidder, vor der königlichen Commission aus: Drei achtel Penny für die mile ist der Satz, welcher für sehr grosse Quantitäten Kohlen, die in diesem Lande befördert werden, jetzt der herrschende ist.[3]) Ja, der genannte Zeuge theilt mit, er habe

[1]) Evid. Royal Commission 1865 qu. 5312—23, 1866 qu. 16926.

[2]) Allport qu. 5318—5323. Gooch (Great Western) qu. 17550—67; 17552: „We carry now from South Wales to London at $^3/_8$ d. p. ton p. mile.“

[3]) Bidder qu. 4236, 4379—4385, 4440.

im Jahre 1864 einen Streit mit den andern Eisenbahnverwaltungen gehabt, da er den Satz von einem Viertel Penny für die Kohlenfrachten nach London habe einführen wollen; thatsächlich bringe er jetzt von Peterborough nach London Kohlen zu 124 farthings für 100 miles ($1^1/_4$ farthing = $^5/_{16}$ penny). Bei diesen Sätzen sind aber ebene Bahn (ohne Steigungen von Belang) und grosser Verkehr, volle Wagenladungen und lange Strecken Voraussetzung; ferner haben die Absender die Waggons zu stellen. Vorherrschend, und im Jahre 1866 noch wohl ausschliesslich, galt der Satz von $^3/_8$ d. und selbst darunter für die Kohlentransporte der verschiedenen Bahnen nach London[1]), in der Concurrenz mit der Küstenschifffahrt, in welcher es ihnen seitdem gelungen ist den Sieg in schnellem Laufe zu erringen. Auf der alten Kohlenbahn Stockton and Darlington in dem grossen Kohlenreviere wird gleichzeitig noch drei Viertel penny als herrschender und ziemlich fester Satz erhoben; aber für Verschiffungen wird einiges nachgelassen[2]).

Unser grosser Zweck ist gewesen, sagt Allport[3]), unsere Kohlen auf die weitmöglichsten Entfernungen zu versenden. Leute, welche im Süden von England reisen, können die Kohlenwagen der Midland bis Brighton, Southampton, Dorchester sehen und bis zum äussersten Südosten von England; die Kohlen unserer Bezirke sollen zu jedem möglichen Markte gelangen können.

Aehnlich, wenn auch weniger aufmerksam wegen der mindern Bedeutung und Menge, verhält man sich zu den andern Massengütern.

„Befördern Sie auch Dünger und andere schwere Güter, welche der Ackerbau braucht, zu so niedrigen Sätzen?“ wird Allport gefragt und antwortet bejahend.

„Thun Sie das, weil Sie sich den Landwirthen gegenüber dazu verpflichtet fühlen?“ Ich wüsste nicht, dass es aus irgend einem Gefühle des Interesses für die Landwirthe geschähe,

1) T. E. Harrison (North Eastern) qu. 15229—33.
2) Mac Nay qu. 14077—83.
3) qu. 13799—802.

sondern es ist lediglich eine Frage des Geschäftes. Wir fragen: können wir dabei etwas verdienen? Wir wissen, dass Dungmittel nur eine kurze Strecke Transport ertragen können, und wir verlangen daher niedrige Sätze, um sie in den Bereich der Landwirthe zu bringen. Ich fürchte, gestehen zu müssen, dass dies nicht die Folge einer besonderen Liebe für die Landwirthe oder für einen bestimmten District ist, sondern nur die Einsicht, dass ohne den niedrigen Frachtsatz wir überhaupt kein Geschäft machen könnten.

Unter diesen Umständen wird Dünger (manure) noch günstiger behandelt als Kohlen, da man die niedrigsten Sätze schon auf kurze Strecken gewährt.

Die Entwicklung des Massengüterverkehrs, namentlich des Kohlenverkehrs aus dem Norden nach London, ist weit früher geplant als ausgeführt worden. Bidder, welcher ebenfalls lebhaft niedrige Sätze für alle Massengüter empfiehlt, nämlich etwa einen farthing ($^1/_4$ d.) p. ton p. mile, macht von einem solchen älteren Plane nähere Mittheilung[1]).

George Stephenson entwarf eine specielle Bahnlinie für den Kohlentransport vom Kohlenfelde Derbyshire's nach London, wurde aber, obwohl er bereits einen erheblichen Kostenaufwand dabei gemacht, durch Robert Stephenson veranlasst, auf Andringen von Mr. Glyn oder Mr. Hudson, den Plan aufzugeben. Dann tauchte derselbe Plan um das Jahr 1860 wieder auf. Der bekannte Eisenbahn-Ingenieur Hawkshaw wurde von mehreren Geschäftsleuten der City ersucht, ein Project der Art zu entwerfen. Hawkshaw stellte sich vor, es sollte eine Bahn sein, welche auf die Beförderung von Kohlen und andern Massengütern sich beschränkte, funfzehn miles in der Stunde beförderte, welche keine Stadt aus Rücksicht auf Personenverkehr berührte und in jeder Hinsicht mit der grössten Sparsamkeit (Stationen u. s. w.) eingerichtet und betrieben wäre, um lediglich jenen besonderen Zweig des Verkehrs zu befriedigen; und dem entsprechend sollte dann der Tarifsatz äusserst niedrig sein. Die Geschwindigkeit von 15 miles be-

[1]) Evid. 1866 qu. 16986—17031. Vgl. Williams 1865 qu. 10311—318.

trachtete Hawkshaw als die wohlfeilste. Im Jahre 1863 war der Plan fertig, aber das Unternehmen hatte keinen weitern Fortgang; im Jahre 1864 nahm die Great Eastern (deren Vorsitzender der Zeuge ist) das Project auf und erweiterte den Plan zur Beförderung von Personen und andern Gütern, in Concurrenz mit der Great Northern: diese letztere aber bekämpfte das Project vor dem Ausschusse des Unterhauses und mit Erfolg, ebenso da im Jahre 1865 das Project von der Great Eastern und der Lancashire and Yorkshire gemeinsam wiedervorgebracht wurde.

Bidder befürwortet den ursprünglichen Gedanken des Projects lebhaft und meint, bei einem Frachtsatze von $^1/_4$ d. würde man damit eben so viel Gewinn machen, wie jetzt bei der üblichen Güterbeförderung. Mit dem Massenverkehr will er einen äusserst wohlfeilen Personentransport für die arbeitenden Classen einrichten, bei 15 miles in der Stunde für höchstens $^1/_4$ d. p. mile.

In welchem Maasse es gelungen ist, durch niedrige Sätze den Kohlenverkehr und die Kohlenproduction zu entwickeln, darüber theilt Allport Folgendes mit[1]).

Im Jahre 1840 gab es kaum eine einzige Kohlengrube auf der ganzen Linie der Midland zwischen Derby und Leeds; jetzt (1866) ist es eine fortlaufende Reihe von Kohlengruben die ganze Bahn entlang. In dem Zeitraume von 1850 bis 1867 ist die Ausdehnung der Bahn von 506 miles zu 748 miles fortgeschritten; der Güterverkehr (im engern Sinne) hat in derselben Frist von $1^1/_5$ Mill. Tons auf $3^5/_6$ Mill. Tons zugenommen, der Mineralienverkehr von $1^1/_4$ auf $5^1/_4$ Mill. Tons.

Dieselbe Zunahme habe aber im ganzen Lande, sagt Allport, jedenfalls auf allen grösseren Bahnen stattgefunden: die North Western, die Lancashire and Yorkshire, die Great Northern, die North Eastern, die North Staffordshire, die Great Western hätten in ihrem Verkehr ebenso zugenommen.

An diesem Aufschwunge hat der Verkehr der Landwirthschaft und der landwirthschaftlichen Districte keinen Theil

[1]) Evid. 1866 qu. 13790—98; vgl. 12522.

genommen. „Es scheint fast eine Stagnation in den landwirthschaftlichen Gegenden zu herrschen. Wir haben Alles versucht, einschliesslich niedriger Frachtsätze und entgegenkommender Einrichtungen; aber es ist eine begrenzte Masse des Verkehrs, über die es nicht hinausgeht, ob die Sätze hoch oder niedrig sind. Das gleiche gilt von der landwirthschaftlichen Bevölkerung: dieselbe ist wesentlich ein nicht-reisender Menschenschlag." Der Personenverkehr überhaupt hat sich auf der Midland von 1850 bis 1865 nur in dem Verhältnisse der Erweiterung des Bahnnetzes gehoben (49 pCt.) gegen 200 bis 300 pCt. im Güter- uud Mineralienverkehr.

Bei den niedrigsten Sätzen, welche englische Eisenbahnmänner empfehlen und annähernd eingeführt haben, halten sie sich freilich immer noch in sehr gemessenen Schranken: denn wenn es ausnahmsweise erlaubt ist, den englischen Kohlensatz ins Deutsche zu übersetzen, so beträgt (wie übrigens an anderer Stelle schon bemerkt ist) $^3/_8$ penny p. ton p. mile nahezu 1 alten Pfennig p. Centner und deutsche Meile[1]), wobei noch Wagenmiethe und Terminals (2 bis 6 pence p. ton) an beiden Enden ausserdem berechnet werden.

Der sanguine Galt, dessen Projecte und inexacte Calculationen, wie vor der Untersuchung von 1844, so abermals in den Jahren 1865 und 1866 sich vernehmen lassen, geht weit darüber hinaus: er will für 1 sh. 6 d. bis 2 sh. 6 d. p. ton vom Norden bis London die Kohlen befördern; da es sich hierbei um Entfernungen von 200 bis 300 miles handelt, so würde das etwa ein Zehntel Penny p. ton p. mile und noch weniger bedeuten. Gegen solche Möglichkeit verwahren sich die Eisenbahnmänner energisch und behaupten, Galt könne nichts vom Eisenbahnverkehre verstehen: nach langen Erfahrungen koste die Zugmile 2 sh. 4 d. Betriebsausgaben ohne die Waggons[2]), Die wirklichen Kosten werden vielmehr auf nahezu $^1/_4$ penny p. ton p. mile angegeben, womit auch die

[1]) Ueber die Einführung des Pfennigtarifes im deutschen Kohlenverkehr macht Mr. Mulvany vor der königlichen Commission interessante Mittheilungen Evid. 1865 qu. 1056—1098.

[2]) Evid. Allport 1866 qu. 13834.

Berechnung übereinstimmt, welche Mr. Mulvany nach eigner Angabe vor der königlichen Commission für deutsche Eisenbahnen bei seiner Agitation für den Pfennigtarif in Deutschland seit 1858 zu Grunde legte [1]). —

Um eine Grundlage zur Beurtheilung der Gesammtentwicklung der englischen Tarifsätze zu gewinnen, sandte die königliche Untersuchungscommission im Jahre 1865 an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen einen ausführlichen Fragebogen, durch welchen sie Auskunft wünschte über die verschiedenen geltenden Tarifsätze sowie über die Veränderung derselben gegen die Zeit von zehn bis fünfundzwanzig Jahren früher. Die Antworten darauf, obwohl — namentlich, so weit sie sich auf die Vergangenheit erstrecken — nicht sonderlich vollständig, sind nach den Originalen mit den Documenten der Commission veröffentlicht und füllen für sich allein einen Folioband von 522 Seiten [2]). Daneben hat die königliche

[1]) Evid. 1865 qu. 1058.

[2]) Royal Commission on Railways, Appendices to Evidence taken before the Commissioners, vol. II, Returns from the Railway Companies (presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty). London 1867. Bei dieser Gelegenheit möchte ich bemerken, dass alle Blaubücher, welche in den vorliegenden Untersuchungen angeführt sind, von Hansard, dem Buchhändler des Unterhauses, 13 Great Queen Street Lincoln's Inn Fields London W. C., zu beziehen sind, falls sie nicht älter sind, als etwa 20 Jahre. Für ältere Urkunden ist man auf öffentliche Bibliotheken angewiesen, unter denen das British Museum, ein mustergültiges Institut wenigstens für deutsche Gewöhnungen, alle älteren Parliamentary Papers besitzt. Dasselbe gilt von den Public und Private Acts; sofern sie den letzten Jahrzehnten angehören, sind sie einzeln käuflich bei Eyre and Spottiswoode, Printers to the Queen, 9 East Harding Street, London E. C.; sofern die Acts älteren Datums sind, findet man sie ebenfalls im British Museum. Eine Sammlung der Public Acts ist die bereits angeführte von James Bigg. Seit 1866 (12. edition) ist keine neue Auflage, sondern nur ein Supplement erschienen; mir liegt das im Frühjahr 1873 gekaufte, damals neueste Supplement von 1872 vor. — Die obigen Bemerkungen werden vielleicht dem Einen oder Andern nützlich sein, da der internationale Buchhandel, soweit es sich nicht um neue Romane oder ähnliches handelt, bis jetzt nur dürftige Dienste leistet und man sich namentlich bei amtlichen Publicationen gar nicht auf ihn verlassen kann.

Commission aus dem ganzen Zeugenaussagenmaterial die von den vorgeladenen Zeugen direct eingereichten oder ausgesagten Daten in einer Tabelle zusammengestellt, welche ebenfalls veröffentlicht ist [1]).

Aus jenen Angaben theile ich hier über die einzelnen Hauptgegenstände des Gütertransportes so viel mit, als nothwendig ist, um einen Anhalt für die Beurtheilung der gegenwärtigen englischen Tarifsätze sowie ihrer Aenderung im Laufe der Zeit zu gewähren.

Bauholz und Dielen.

Der Frachtsatz p. ton p. mile, nach Abzug der Clearinghouse terminals von der Gesammtfracht jeder einzelnen Strecke, ergibt für die verschiedenen Strecken eine Variation zwischen den Extremen von 0.55 penny und 2.59 pence; die Mehrzahl der Meilensätze steht 1 penny nahe: von achtzig Sätzen achtzig verschiedener Strecken sind 28 unter 1 penny, 11 über 2 pence; ein ganz ausnahmsweise niedriger Satz ist der Frachtsatz für die kurze Strecke von Fleetwood nach Preston (20 miles), nämlich 0.20 penny. Die höchsten Sätze sind die von Liverpool ausgehenden: sie variiren zwischen 1.06 und 2.59 pence; 9 Sätze davon sind höher als 2 pence. Die niedrigsten Sätze sind von Gloucester nach Burton (0.55 d.), Gloucester nach Derby (0.61), Hull nach Burton (0.66), Hull nach Derby (0.67), Hartlepool nach Burton 154 miles (0.61), Hartlepool nach Birmingham 180 miles (0,74), Hartlepool nach Rochdale 138 miles (0.82). Wagen wir einen Durchschnitt zu ziehen aus der Gesammtmeilenzahl der achtzig aufgeführten Strecken, sowie der Frachtsätze auf diesen achtzig Strecken, einschliesslich Terminals, so erhalten wir 7606 miles und eine Summe der Frachtsätze p. ton von £ 47.18 sh. 6 d., d. h. im Durchschnitt p. mile p. ton $1^1/_2$ d. (1.51 d.), einschliesslich der Terminals (gross charge) [2]).

[1]) Appendices to Evidence vol. I, p. 331—342.

[2]) Das minimum quantum für die genannten und die folgenden Sätze ist regelmässig 4 tons bei allen Massengütern.

Getreide.

Die Extreme sind abzüglich der Terminals nach Clearinghousesätzen 0.24 d. (Nottingham nach Lincoln 87 miles) und 2.29 d. (Liverpool nach Bolton 28 miles). Von Hartlepool nach Lincoln (142 miles) ist der Meilensatz 0.45 d., von Sunderland nach Lincoln (163 miles) nur 0.39 d., von Newcastle nach Lincoln (184 miles) nur 0.35 d. Die höchsten Sätze hat wiederum Liverpool, schwankend meist zwischen 1½ und 2 d., freilich stets Strecken unter 100 miles, zur Hälfte 40 miles und weniger. Von überhaupt 70 verschiedenen Strecken ist die Gesammtmeilenlänge 5777 miles und die Gesammtfracht, einschliesslich der Terminals, £ 35.16 sh. 10 d., der Durchschnitt also wiederum fast genau 1½ d. (1.49 d.). Lassen wir die Sätze von Liverpool aus (zusammen 689 miles mit £ 6. 8 sh. 3 d.), so ist der Durchschnitt für die übrig bleibenden 5088 miles mit £ 29 8 sh. 7 d., gleich 1.38 d.

Eisenwaare (Hardware).

Die Extreme sind 0.52 d. (Birmingham nach Bristol 94 miles) und 2.34 d. (Sheffield nach Wolverhampton 87 miles). Die Summe der Meilenlänge von 16 verschiedenen Strecken ist 3345 miles, die Summe der Frachtsätze £ 21. 18 sh. 4 d., einschliesslich der Terminals, der Durchschnitt ist 1.57 d. p. mile. —

Fügen wir zu diesen Sätzen für jene drei Arten von Gütern diejenigen, welche wir zuvor als die neuerdings herrschend gewordenen Sätze, für Kohlen und verwandte Massengüter von niedrigem Werthe, kennen gelernt haben — und vergleichen wir diese geltenden Sätze mit den gesetzlichen Maximis für den Gütertransport, die wir aus den Acts von 1872 kennen[1]: so ergibt sich, dass die wirklich erhobenen Sätze, einschliesslich der Terminals, im Durchschnitte wesentlich

[1]) Wesentlich übereinstimmend hiermit sind die im Report der Royal Commission von 1867 excerpirten Maxima von sechs grossen Eisenbahngesellschaften (p. LXX). Regelmässig haben die grossen Bahnen verschiedene Maxima je auf ihren verschiedenen Strecken in Folge der zerstückelten und durch die Zeit getrennten parlamentarischen Behandlung der einzelnen Strecken.

niedriger sind als die Maxima, welche nicht die Terminals einschliessen. Hieraus folgt aber nicht, was der Bericht der königlichen Commission mit Zufriedenheit constatirt, dass die wirklichen Sätze niedrig, sondern nur, dass die Maxima sehr reichlich sind; und ferner ist damit nur für den Durchschnitt etwas bewiesen, nicht für die nicht geringe Zahl der Fälle, in welchen der geltende Satz das Maximum allerdings erreicht, ja mit Hilfe der unbestimmten Terminals überschreitet. Das Maximum für Kohlen und ähnliche Gegenstände der niedrigsten Classe ist in einzelnen Acts zwei pence, regelmässig $1^1/_2$ pence. Von den Klagen Liverpool's her wissen wir, dass in einer Anzahl von Fällen das Maximum nahezu erreicht oder auch überschritten wird. Ja, der Director der London and North Western bekennt vor dem Ausschusse vom Jahre 1872 bereitwillig, dass in vielen Fällen das Maximum durch den wirklichen Tarifsatz erreicht werde, nicht bloss im Personenverkehr, wo das Maximum der London and North Western relativ niedrig ist, sondern auch im Güterverkehr [1]). Und derselbe Mann erkennt an [2]), dass die Art, wie die Maxima in den Acts abgefasst worden, namentlich die rohe Güterclassification, obsolet ist und dass eine strengere Behandlung nothwendig wäre, zumal da eine grosse Zahl von Gütern gar nicht darin aufgeführt worden, also der Willkür der Eisenbahnverwaltungen preisgegeben ist.

In dem umfangreichen Bande der Ausweise, welche die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen der königlichen Commission in den Jahren 1865 und 1866 eingesandt haben, ist leider der historische Theil der Thatsachen (Inquiry No. 9) meist am dürftigsten ausgefallen: entweder fehlen die Antworten ganz, mit oder ohne [3]) die Bemerkung, dass man keine Aufzeichnungen besitze, oder sie sind ganz lückenhaft. Einigermaassen befriedigende Auskunft haben ertheilt die Midland, die Great Eastern, die South Eastern. Die London and North

[1]) Evid. 1872 Cawkwell qu. 78—85.

[2]) Evid. 1872 qu. 6545—6551.

[3]) Die Great Western, die London and South Western und viele andere antworten auf eine Anzahl von Fragen überhaupt nicht.

Western gibt ältere Daten nur für Personentarife[1]; die Lancashire and Yorkshire erklärt, ihr fehle alle Information zur Beantwortung der Frage[2]; die Great Northern meint, die Frachtsätze zwischen den verschiedenen Puncten ihres Systems seien sehr zahlreich und verschieden je nach den besonderen Verhältnissen des Verkehrs, woher ein Durchschnittssatz kein angemessener Ausdruck der wirklichen Beförderungskosten und jeder Vergleich der verschiedenen Zeiträume nutzlos sein würde[3].

Die Anfrage der königlichen Commission ging auf die Tarifsätze von 1840, 1850, 1865. Die Midland besitzt keine Angaben für 1840, gibt aber für 1850 und 1865 eine Anzahl von Sätzen, woraus hervorgeht, dass die „free trade policy" der Midland innerhalb der fünfzehn Jahre nur sehr geringe Herabsetzungen der Tarife zu Wege gebracht hat. So war der Kohlensatz für lange Strecken (100 miles und darüber)

1850: $^3/_4$ bis $^1/_2$ d.
1865: $^5/_8$ „ $^7/_{16}$ -,

der Satz für Düngemittel 1850: $1^1/_8$ d.
1865: 1 -,

und dieser selbe Satz je 1850 und 1865 für Getreide, Mehl, Kartoffeln, ausländisches Bauholz, Stabeisen, Gusseisen; die Sätze für Stückgüter (der fünf Classen des Clearinghouse) haben sich in folgender Weise gestellt, einschliesslich An- und Zufuhr:

	1850	1865
I. Classe	2.929 d.	2.367 d.
II. „	3.581 -	2.904 -
III. „	4.242 -	3.676 -
IV. „	5.277 -	4.782 -
V. „	7.097 -	6.258 -

Erwägt man nun, dass die Motivirung der Great Western, welche jede Auskunft ablehnt, zu einem guten Theil richtig ist, obschon sie bei dem besonderen Anlass nicht ohne einen Beigeschmack von Mangel an gutem Willen erscheint, erwägt

[1]) Appendix vol. II, p. 10.
[2]) ibid. p. 20, desgl. North Eastern p. 89.
[3]) ibid. p. 29.

man ferner, dass solche Durchschnitte sicherlich nicht in der gründlichstmöglichen, gewiss aber schönfärbenden Weise zurecht gemacht werden: so hat die Annahme, dass die Tarifsätze der Midland so ziemlich die gleichen geblieben sind, wohl einige Wahrscheinlichkeit für sich. Inwieweit diese wahrscheinliche Thatsache mit Rücksicht auf die Preissteigerungen des Zeitraumes von 1850 bis 1865 einerseits, auf die Verkehrsentwicklung desselben Zeitraumes andererseits, eine volkswirthschaftlich befriedigende sei, darüber sind nur Vermuthungen möglich; für irgend welche bündigen Folgerungen fehlt jede Grundlage.

Die South Eastern (London-Dover) gibt Nachrichten über die Tarifsätze von 1848, 1853, 1865.

	1848	1853	1865
Eisenerz	1.19 d.	1.— d.	1.— d.
Stabeisen	1.34 -	1.15 -	1.25 -
Steine	1.19 -	1.— -	1.— -
Getreide und Mehl	1.34 -	1.15 -	1.25 -
Bauholz	1.34 -	1.40 -	1.49 -

Die Great Eastern giebt die Sätze der Zeit vor ihrem Entstehen durch Verschmelzung der Eastern Counties mit andern Bahnen im Jahre 1862 und die Sätze danach, woraus hervorgeht, dass die Tarife mit wenigen Ausnahmen unverändert geblieben sind. Kohlen $^3/_4$ d. p. ton, desgleichen Steine, Düngemittel, Eisenerz, Kalksteine, Salz; Getreide, Mehl, Kartoffeln $1^1/_2$ d., Stabeisen $1^1/_4$ d., Gusseisen 2 d.

Aus allen den obigen Angaben scheint nur das hervorzugehen, dass die Eisenbahngesellschaften im Laufe der Zeit von 1850 bis 1865 ihre Tarifsätze nicht gesteigert haben.

e. Wir entsinnen uns, dass bereits in den ersten Zeiten des englischen Eisenbahnwesens ein Project veröffentlicht wurde, welches unter Zugrundelegung minimaler Fahrsätze bis zu einem Achtel penny p. mile herab[1]), im Anschlusse an

[1]) Bd. I, S. 100. Ein ähnliches Project machte J. B. Williams, Principles of Railway Management and on the profitable increase in the traffic produced by great reductions in the charges. London 1846.

die Uebernahme der Eisenbahnen auf den englischen Staat, eine Steigerung des Personenverkehrs ins Auge fasste, die trotz der äusserst niedrigen Sätze einen Gewinn abwerfen sollte. Von jener Zeit her ist die Frage der Tarifermässigungen für den Personenverkehr häufig erörtert worden, und namentlich im Hinblick auf diesen Theil des Eisenbahnverkehrs haben sachkundige Männer eine Fülle von Zeugnissen abgegeben, welche die mannigfaltigen Bedingungen einer solchen Steigerung hervorkehren.

Vor dem Unterhausausschusse des Jahres 1853 sprach sich Robert Stephenson darüber aus[1]). Er hob erstens, anknüpfend an eine kürzlich gemachte Erfahrung, hervor, dass ein grosser Unterschied zwischen Personenverkehr auf langen und solchem auf kurzen Strecken sei: der erstere kann nicht durch eine Ersparniss am Fahrgelde in die Höhe getrieben werden; zwischen London und Edinburg kann man durch dieses Mittel keinen neuen Verkehr schaffen, aber wohl zwischen Newcastle und Darlington; so oft das Zeitmoment mit in Betracht kommt, kann man das Publicum nicht stimuliren, viel mehr als bisher zu reisen[2]). Auf die Frage, was er unter kurzer Strecke verstehe, antwortet er, etwa 20 bis 30 miles. Die Folge davon sei, dass die grosse Mehrzahl der Eisenbahnen zur Zeit (1853) ihre Maximalsätze vom Publicum verlange, weil niedrigere Sätze sich durch Zuwachs des Verkehrs nicht bezahlt machten.

„Sie sagten vorhin,“ fragt Mr. Henley, „dass auf langen Strecken eine Erhöhung der Fahrsätze nicht die Wirkung hat, das Publicum zu verscheuchen? — Wenig oder gar keine Wirkung.“

Vgl. Westminster Review vol. 9, p. 101—132. Da heisst es unter Anderem (p. 102): „the interests of the public and the railway companies are fortunately identical for the only way in which railways can return profit from the conveyance of heavy goods is by carrying them in great quantities and quantity can be secured by no other means than an exceedingly low scale of charges.

[1]) Evid. 1853 qu. 908, 921—23, 1015—16.

[2]) Wherever you introduce time as an element for the main journey, you cannot excite the public to travel much more.

Nicht ebenso schroff, — denn die Erfahrungen haben diese Behauptung, die damals unter gegebenen Umständen vielleicht richtiger war, im Laufe der Jahre gemildert — nicht so schroff äussern sich später die englischen Eisenbahnmänner.

Allport theilt der königlichen Commission im Jahre 1865 seine Erfahrungen auf der Midland mit[1]). Gegen die Neigungen seines Verwaltungsrathes drang er allmählig mit Herabsetzung der Fahrsätze erster Classe von $2^1/_2$ d. auf 2 d. durch, und der Erfolg war, dass nach etwa einem Halbjahr mit Verlust, alsbald der Schaden eingeholt wurde. Was die dritte Classe angehe, so sei es sehr gewagt, unter den Satz von 1 d. herabzugehen, und es müsse in jedem einzelnen Falle mit Vorsicht und mit Beachtung der besondern Verhältnisse geschehen: in einzelnen Fällen habe er allerdings Sätze bis zu $^1/_2$ d. herab. Die allgemeine Einführung der dritten Classe bei allen Zügen sei gefährlich, weil erst sehr langsam die Ableitung der Passagiere von der zweiten auf die dritte Classe gutgemacht werde.

Dagegen warnt ein Eisenbahndirector aus Irland, ähnlich wie R. Stephenson, im Jahre 1865 vor einer grösseren Herabsetzung der Fahrsätze auf längeren „business lines", wogegen man für eine kurze „pleasure line" die Sätze gar nicht zu niedrig ansetzen könne[2]).

Der Director der London and North Western erklärt[3]) auf die Frage, ob der Plan, die Fahrsätze von 3 d., 2 d., 1 d. auf 1 d., $^3/_4$ d., $^1/_2$ d. (für die drei Classen) zu reduciren, mit einem entsprechenden Zuwachs des Verkehrs begleitet sein würde: Nein, ich glaube nicht, dass der Zuwachs erheblich wäre, — ausser in dem Falle, dass solche Herabsetzung auf einer einzelnen Strecke zwischen grossen Verkehrspuncten (etwa zwischen London und Manchester) stattfände, wo sie dann den Verkehr von andern Linien ableiten würde. Cawkwell erzählt von einem Experiment der Lancashire and Yorkshire,

[1]) Evid. 1865 qu. 5342—43; vgl. qu. 16941—42.

[2]) E. J. Cotton, Belfast and Northern Counties Evid. 1865 qu. 7825.

[3]) Evid. 1866 qu. 11607—27.

bei der er früher wirksam war, einem Experimente, welches in der allgemeinen Einführung der dritten Classe zu 1 d. bei allen Zügen bestanden hätte; aber dieser Versuch, obwohl in einem dicht bevölkerten Bezirke angestellt, sei fehlgeschlagen; und er glaubt, dass überhaupt diese Aenderung, allgemeinere Einführung der dritten Classe, oder eine ähnliche entgegenkommende Einrichtung, den Verkehr nicht bedeutend steigern würde.

Captain O'Brien, Director der North Eastern[1]), rechtfertigt die niedrigen Fahrsätze zwischen Newcastle, Shields und Sunderland durch die dichte Bevölkerung der nahe gelegenen grossen Ortschaften, und hier seien niedrige Sätze angemessen, ja die besten; dasselbe gelte nicht für andere Strecken ohne weiteres. Bei einer Ermässigung tritt Anfangs stets ein Verlust ein, die Verkehrszunahme ist langsam; irgend ein allgemeines Urtheil lässt sich überhaupt nicht abgeben [2]). Das aber halte er für sicher: eine allgemeine Herabsetzuug der Fahrsätze auf allen Strecken eines Bahncomplexes müsse beträchtlichen Verlust für die Eisenbahngesellschaft zur Folge haben. Namentlich sei der Zuwachs des Personenverkehrs in einer rein landwirthschaftlichen Gegend sehr langsam [3]).

Der Director der Lancashire and Yorkshire [4]) will namentlich angesichts der Sparsamkeit seiner Kunden in Lancashire und Yorkshire nichts von einer Ausbreitung der dritten Classe wissen. „Unser District", erzählt er, „ist voll von Leuten, welche durch ihre eigene Betriebsamkeit und Thatkraft vermögend geworden sind; aber ihre Sparsamkeit ist so gross, dass sie, wenn schon sie eine respectable Stellung im Leben einnehmen, sich sofort der dritten Classe bedienen würden, sobald alle Züge damit versehen wären". Auf die Einwendung, ob die Eisenbahnverwaltung die Wahl nicht Jedermann frei-

[1]) Evid. 1866 qu. 12152—57, 12177—84, 12273—74.

[2]) No experiment has been made with sufficient accuracy to enable any body to speak very positively upon that point.

[3]) the increase of the passenger traffic in a purely agricultural district is very slow.

[4]) Smithells Evid. 1866 qu. 12996—13000, 13213—37.

stellen müsse, falls es ihm zusage oder nicht, für einen geringen Preis mit rauher Gesellschaft und härteren Bänken fürlieb zu nehmen, antwortet er: Freilich, aber dennoch meinen wir, es sei natürlich, wenn man darauf rechnet, dass ein vermögender Mann in der zweiten oder ersten Classe fahre. Die dritte Classe sei dagegen auf seiner Bahn für den „Omnibus traffic" [1]), für kurze Strecken, zwischen Manchester und Rochdale, Manchester und Bury, in schnellen Zügen eingerichtet: die grosse Masse der Reisenden auf der Lancashire and Yorkshire sind solche für die kurzen Strecken; im Jahre 1865 waren es 20 Mill. Passagiere, durchschnittlich etwas unter 10 miles und 9 d. p. Kopf (zu 1 d. p. mile).

Im Uebrigen will derselbe Zeuge nichts von grössern Ermässigungen der Fahrsätze wissen, nicht einmal für diese kurzen Strecken, auf welchen neuerdings einige bedenkliche Versuche gemacht worden seien.

Der Director der Great Western [2]) will auf verkehrsreichen Linien, zwischen Industriestädten, Entgegenkommen geübt haben, aber nicht in landwirthschaftlichen Gegenden, durch welche zum grossen Theile die Great Western geht. Zwischen Birmingham und Wolverhampton habe er an die meisten Züge eine dritte Classe gehängt; aber auf den bloss landwirthschaftlich benutzten Strecken könne man die Sätze auf die Hälfte reduciren, und doch fahren die Landwirthe nicht: diese reisen nur ab und zu auf einen Markt oder zum Vergnügen; anders bei Gewerbtreibenden, die beständig Geschäfte zu besorgen haben.

Sehr verschieden von den andern spricht der Director der North Staffordshire, Percy Morris [3]), vor der königlichen Commission. Er ist der dritten Classe, gerade für lange Strecken, sehr zugethan, von der Ueberzeugung ausgehend, dass die arbeitenden Classen weit mehr reisen würden, wenn

[1]) Vgl. Morris Evid. 1866 qu. 14353—368. Allport qu. 13782—89.

[2]) Grierson Evid. 1866 qu. 13290—295. Vgl. Gooch, chairman of Great Western, ibid. qu. 17487—88.

[3]) Evid. 1866 qu. 14370—95.

die Fahrsätze wohlfeiler wären; er wünscht daher eine gleitende Scala, die mit der Länge der Strecke abnimmt, besonders für die dritte Classe. Die Ermässigung sollte allerwenigstens fünfzig Procent des jetzt geltenden Satzes (fast allgemein 1 d.) betragen; auch habe er das oft seinem Verwaltungsrathe vorgeschlagen; das Princip des täglichen „parliamentary train" laut Acte von 1844 sei richtig, aber der Satz von 1 penny sei zu hoch. Auf seiner Linie sei der grösste Zuwachs in der dritten Classe gewesen; dieser Verkehr sei der entwicklungsfähigste, zugleich im Interesse der Eisenbahngesellschaft. Er behauptet sogar, jeder Gesammtfahrsatz, der höher ist als ein Shilling, zwingt geradezu den Arbeiter in den ländlichen Districten, zu Fuss zu gehen [1]). Wie gar auf ganz lange Strecken ein Mann 1 penny für die mile bezahlen solle, etwa von London nach Exeter (190 miles), das begreife er nicht.

Der Ingenieur Hawkshaw [2]) empfiehlt niedrige Fahrsätze für kurze Strecken, wo die Eisenbahnen mit dem zu Fusse gehen concurriren müssen, erklärt sich aber, namentlich hinsichtlich der dritten Classe, mit dem gegenwärtig Geleisteten ganz befriedigt.

C. E. Stewart [3]), bis Anfang des Jahres 1866 Secretär der London and North Western (im Ganzen 20 Jahre lang), weist auf die grosse Bedeutung des Verkehrs in der dritten Classe hin, wie sich von jeher dieser Verkehr weitaus stärker als der Verkehr in den beiden andern Classen, zumal in der ersten, entwickelt habe, und hält ihn für ferner entwicklungsfähig, warnt aber vor allgemeinen Reductionen ohne genaue Untersuchung je der besondern Umstände; vielmehr solle man die Eisenbahndirectoren im Einzelnen, je nach ihrem Befinden im gegebenen Falle, Reductionen vornehmen lassen, da sie von der Nothwendigkeit sich allmählig zu überzeugen anfangen.

[1]) anything over a shilling fare to a working man almost compels him to walk ... Er ergänzt das gleich darauf: if labouring men in the agricultural districts.

[2]) Evid. 1866 qu. 14553—561.

[3]) ibid. qu. 14796—808.

Gegen bedeutende Ermässigungen aber spricht Stewart wie einst Stephenson: den Satz zwischen London und Edinburg herabsetzen würde nichts weiter bedeuten als Verlust für die Eisenbahngesellschaft; denn zu einer solchen Reise gehört ausser dem Gelde auch Zeit und Mühe. Ebenso solle man sich vor niedrigen Sätzen in ländlichen Districten hüten; die Erfahrung habe die London and North Western gelehrt, dass man die landwirthschaftliche Bevölkerung nicht durch niedrige Fahrsätze zum Reisen veranlasse.

T. E. Harrison, der alte Ingenieur der North Eastern, mahnt[1]) zur Vorsicht in der Praxis und verlangt viel grössere Erfahrungen, um ein Urtheil abzugeben. Ohnehin könne man in jedem besondern Falle schwer und nur langsam über die Wirkung der Ermässigung urtheilen[2]); namentlich müsse sich auch eine Eisenbahngesellschaft in Acht nehmen, eine übereilte Reduction zu gewähren, die sie, wenn verlustbringend, nachher zurücknehmen möchte, weil eine Erhöhung stets bei dem Publicum Missstimmung hervorrufe. Die North Eastern habe die Fahrsätze allmählig und vorsichtig, je auf einzelnen Strecken, bis um 25 Procent herabgesetzt; und Harrison erwartet, dass die Fahrsätze ferner ermässigt werden, auf den englischen Bahnen überhaupt[3]). Auch er betont die Relativität des Verkehrs für den Erfolg einer Ermässigung: man muss einen Zweck für das reisende Publicum haben[4]); bloss um der niedrigen Sätze willen fährt dasselbe nicht. Verschieden wirke ferner der Wohlstand der Bevölkerung: wo die Löhne hoch sind, das Gewerbe blühend, die Bevölkerung dicht, da nimmt der Verkehr leichter zu als da, wo diese Voraussetzungen fehlen. Bereits vor dreissig Jahren, also in der Mitte der dreissiger Jahre, machte Harrison auf der Strecke Newcastle-Sunderland, zu einer Zeit, als der

[1]) Evid. 1866 qu. 15198—227.

[2]) You can only ascertain the effects of a change by having the most complete statistics of the result of it.

[3]) if we look forward 10 or 20 years, we shall see the rates a good deal below those which exist at the present time.

[4]) you must have some object for the travelling population.

Schiffsbau darniederlag, die Erfahrung, wie sehr in Folge dessen der Verkehr nachliess. So komme es denn, dass in allen blühenden Industriebezirken die grosse Masse der Reisenden diejenigen in der dritten Classe sind; ganz anders ist das Verhältniss in ländlichen Districten.

Auch hier sind es wieder die Vertreter des irischen Publicums, welche, wie bei den Gütertarifen, grosse Ermässigungen verlangen — gerade unter Voraussetzungen des Verkehrs, welche nach den englischen Erfahrungen das Gegentheil von dem sind, was zu einem gewinnbringenden Resultate solcher Ermässigungen nothwendig ist: Armuth, landwirthschaftliche Bevölkerung, Mangel an Geschäftsverkehr, worauf die Directoren der irischen Bahnen hinweisen [1]. Auch der einstige Professor der politischen Oekonomie [2] in Belfast, Dr. Nielson Hancock, welcher ziemlich sanguine Vorstellungen von dem Erfolge der Tarifermässigungen für Irland hat, will doch kaum dergleichen den Actiengesellschaften zumuthen, sondern verlangt, dass die Regierung die Sache in die Hand nehme, weil sie allein den zeitweiligen Ausfall zu tragen geneigt sein würde [3]. Mulvany, der mit irischen und deutschen Verhältnissen bekannte Zeuge vor der königlichen Commission, lobt die niedrigen deutschen Fahrsätze, die halb so hoch seien als die in Irland geltenden und dennoch Gewinn abwerfen, dass dabei die Einrichtung der zweiten Fahrclasse in Deutschland fast besser sei als die Einrichtung der ersten Classe in England (wohl etwas stark übertrieben) [4].

Seitdem die königliche Commission Aussagen hörte und ihren Bericht erstattete, ist die wichtigste Reform der Tarifsätze für Personenbeförderung eingetreten, welche bisher überhaupt vorgenommen ist, oder vielmehr die bisher einzige durchgreifende Reform: nämlich die allgemeine Einführung

[1]) Evid. 1866 qu. 4619—82, 4735—4830.

[2]) Als solcher hält er es für überflüssig, seine Schlüsse aus den Thatsachen zu ziehen, und bereichert die königliche Commission mit „political economy conclusions“, qu. 7696.

[3]) ibid. qu. 7671—7745.

[4]) Evid. 1865 qu. 1116—18, 1124—30, 1276.

der dritten Classe bei allen Zügen unter dem Vorgange der Midland. Aus den bereits an anderer Stelle gegebenen Daten wissen wir, dass als Folge davon in grossem Umfange der Verkehr zugenommen hat, dass zugleich zwar die andern Fahrclassen, namentlich die zweite, an die dritte abgegeben haben, doch, bei der grossen absoluten Zunahme des Verkehrs dritter Classe, ohne den Gewinn der Eisenbahngesellschaften zu beeinträchtigen; im Gegentheil unmittelbar nach Einführung der Reform hat man sich allgemein überzeugt, dass diese Ermässigung des Fahrgeldes — denn das ist die Reform im Wesen — eine gewinnbringende Aenderung für die Gesellschaften gewesen ist.

Diese neueste Probe ist, mit den meisten Aeusserungen der Eisenbahnmänner von 1865 und 1866 verglichen (selbst mit dem, was Allport gerade hinsichtlich der allgemeinen Einführung der dritten Classe sagte), eine thatsächliche Widerlegung derselben: nicht im Princip — denn das Princip der Relativität je nach mannigfaltigen Bedingungen lässt sich durch keine Erfahrung beseitigen — wohl aber gegen die Zähigkeit und Aengstlichkeit, mit welcher man bisher Tarifermässigungen vorgenommen hat und welche man vor jener Commission vertheidigte.

Ein allgemeinerer Gesichtspunct jedoch folgt aus dieser neuesten Erfahrung, dass selbst da, wo das eigene Interesse der Eisenbahngesellschaften dafür spricht, dass man dem Interesse des Verkehrs entgegenkomme — wo also in einem gewissen Grade die viel gerühmte Harmonie der Interessen ideel vorhanden ist — die Handhabung des Eisenbahn-Interesses zu schwerfällig, dies Interesse in seiner Ausübung nicht ein wohlverstandenes, sondern ein missverstandenes ist. Will man nicht solche allgemeine Folgerung daraus ziehen, so kann man doch wenigstens behaupten: in einem Puncte von elementarer Wichtigkeit für die englische Volkswirthschaft hat sich jenes Interesse schwer geirrt und erst sehr langsam sich von dem Irrthume überzeugt. Alle jene Besorgnisse, dass bei zu grossem Entgegenkommen für die dritte Classe auch Leute, die mehr zahlen können, sich ihrer bedienen möchten,

— der beliebteste Einwand von 1840 bis 1870 herab —, sowie die verbreitete Meinung, dass nicht für grosse Strecken, sondern nur für kurze sich der Verkehr schnell und bedeutend durch Tarifermässigungen entwickeln lasse, was am schroffsten Rob. Stephenson im Jahre 1853 aussprach — scheinen wie mit einem Windhauche fortgeweht zu sein durch die Erfahrungen einer kurzen Frist. Das sind die „Praktiker", welche uns versichern, ihr Tastsinn, ihr Interesse sei so erleuchtet, dass der Irrthum nur als abstracte Möglichkeit eingeräumt wird. Was aber muss das volkswirthschaftliche Urtheil dazu sagen, welches nicht die Harmonie der Interessen, sondern zureichende Pflichterfüllung von grossen öffentlichen Unternehmungen erwartet? —

Andererseits muss eingeräumt werden, dass eine Ermässigung der Tarifsätze für erste und zweite Classe im Laufe der Jahre stattgefunden hat, so sehr auch durch Vernachlässigung der dritten Classe der Verkehr wegen der zu hohen Sätze der zweiten und ersten Classe verkümmert worden ist. Die Behauptung, welche aus flüchtigen Beobachtungen gemacht worden ist, „die Normaltarife seien noch dieselben wie vor 40 Jahren", ist nicht bloss dem Wortlaute, sondern auch dem Sinne nach unrichtig; desgleichen die andere, „die Fahrpreise seien desto höher, je grösser die Personenfrequenz, ausgenommen solche Strecken, auf welchen Concurrenz anderer Bahnen oder der Dampfschiffe besteht"[1]).

Mit „Normaltarifen" werden in jenem Satze unrichtig die Maximaltarife bezeichnet — unrichtig namentlich deshalb, weil sich an Normaltarife eine andere Vorstellung für den deutschen Leser knüpft als an das englische Maximum, welches keineswegs in allen Fällen (bei den Gütern nur selten) mit dem wirklichen Tarifsatze zusammenfällt. Die Maxima selber aber sind in der That in einer Anzahl von Fällen im Laufe der Jahre herabgesetzt worden, namentlich in sehr wichtigen Fällen; so für die London and North Western: diese Bahn

[1]) Schwabe, die englischen Eisenbahnen, Reisestudien, Berlin 1871, S. 85.

ist auf die Maxima von 2 pence für die I. Classe, $1\frac{1}{2}$ penny für die II. Classe, 1 d. für die III. Classe beschränkt worden[1]), während die alten Maxima, die allerdings auch jetzt noch öfters in neue Acts gesetzt werden, 3 d., 2 d., 1—$1\frac{1}{4}$ d. betragen.

Zweitens sind die wirklich erhobenen Sätze auch da, wo das Maximum 3 d. für erste Classe, 2 d. für zweite Classe beträgt, regelmässig herabgesetzt worden[2]); 3 d. für I. Cl., 2 d. für II. Cl. kommt heute nur noch ausnahmsweise vor, und dann bei Expresszügen. So bei der South Eastern und der London, Chatham and Dover, den beiden um den Verkehr London-Dover „concurrirenden" Bahnen. Dies ist zu gleicher Zeit eine Widerlegung der Meinung, solche Strecken, auf welchen „Concurrenz" anderer Bahnen besteht[3]), hätten niedrigere Sätze. Concurrenz anderer Bahnen, wenn hier von Concurrenz geredet werden kann, besteht auf allen grossen Strassen des englischen Eisenbahnverkehrs: auch die Masse der Personenfrequenz ist in diesem Falle nicht die Erklärung der hohen Sätze, wie von einer solchen Regel überhaupt, angesichts der wirklichen Thatsachen, kaum die Rede sein kann. Wenn die beiden Bahnen zwischen London und Dover so hohe Sätze haben, so liegt das wohl wesentlich daran, dass sie, verschieden von den meisten andern Bahnen, vorherrschend auf den Personenverkehr angewiesen sind; die Dividende der Chatham and Dover hat trotz der hohen Fahrsätze bisher immer nur Null betragen, diejenige der South Eastern $6\frac{1}{2}$ Procent in dem günstigen Jahre 1872.

Es hat eine Ermässigung stattgefunden. Ohne dass man in der üblichen Verwirrung der Begriffe, mit dem Berichte der königlichen Commission von 1867[4]), den Unterschied des

1) Evid. Joint Committee 1872 Cawkwell qu. 81.

2) Evid. 1866 Allport qu. 13777—781. Evid. 1872 Allport: We have never for many years past charged the maximum rates; it has been a gradual system of reduction. Vgl. ferner die cit. Evid. weiter unten.

3) Wohl ist die Concurrenz der Dampfschiffe von einigem Einflusse hier und da; so z. B. zwischen London und Aberdeen, wie die unten folgenden Zahlen ergeben.

4) Nach der Aussage von Mr. Chaplin vor dem Sel. Committee of the House of Commons on Railroads vom Jahre 1838. Report p. LIII.

Fahrgeldes der Diligencen ($4^1/_2$ d. p. mile im Innern des Wagens, $2^1/_2$ d. aussen) zu Gunsten der geltenden Eisenbahnfahrsätze hervorkehrt, muss man die Thatsache anerkennen, dass die Personenfahrsätze für I. und II. Classe auf den Eisenbahnen im Laufe der Jahrzehnte mässiger geworden sind. Folgende Daten aus dem Jahre 1845[1]) und dem Jahre 1866 zeigen dies:

Strecke der Fahrt.	miles.	November 1845.			October 1866.		
		I.	II.	III.	I.	II.	III.
Birmingham-Gloucester	53	14 sh.—	10/6d.	4/5	10/—	7/6	$4/7^1/_2$d.
Rugby-Normanton	123	33—	22/6	10/3	20/9	14 11	$8/9^1/_2$
Birmingham-Liverpool	98	17/	14/	8/3	15/6	12 —	7/6
York-Darlington	45	11/—	8/	3/9	9 4	7/6	3/8
Paddington-Bristol	118	27/	18/6	9/11	20/10	15/8	9/10
London Birmingham	112	23/	17/	9/5	20/	15/	9/5
Manchester-Birmingham	85	15/	11/6	7/1	15/	11/	7/1
London-Brighton	50	10/	7/6	5 —	8/9	6/6	4 2
London-Dover	88 (78)						
Express	—	18/	—	—	19/—	[13/—]	—
Gewöhnlich	—	15/	10/—	6/—	17/6	12/	6/6
Summa		183/—	119/6	64/1	156/8	102/1	61/7

Die obigen Fälle, welche aus einer grösseren Anzahl analoger Fälle herausgelesen sind, zeigen, dass mit einziger Ausnahme der Strecke London-Dover (South Eastern) eine Ermässigung stattgefunden hat, und zwar, einschliesslich der Erhöhung der letzteren, im Durchschnitte für die I. Classe eine solche von mehr als 14 Procent, für die II. Classe von 17 Procent, für die III. Classe — welche wegen des 1844 eingeführten Satzes ziemlich stetig 1 d. behalten hat — von etwa 4 Procent.

Zur Ergänzung lasse ich aus dem Material der königlichen Commission von 1865—1867 weitere Thatsachen folgen.

Die London and North Western gibt an p. mile im Durchschnitte:

	1842	1850	1865
I. Classe	3.348 d.	2.170 d.	2.22 d.
II. „	2.411 „	1.420 „	1.70 „
III. „	1.312 „	0.953 „	0.95 „

[1]) Vgl. Report of the Officers of the Railway Department of the Board of Trade for the year 1844—45.

Die Midland gibt Folgendes an:

	1850	1865
I. Classe	3 d.	2.22 d.
II. „	2 „	1.61 „
III. „	1 „	0.96 „

Die South Eastern:

		1848		1853	1865
I. Classe		2.70		2.37	1.96
	Express	2.95		2.89	2.34
II. „		1.97		1.73	1.39
			Express	2.43	1.70
III. „		0.97		0.91	0.83

Hieran füge ich die heute geltenden Fahrsätze, wie sie sich aus einer mir von amtlicher Stelle zugegangenen und als zuverlässig bezeichneten Quelle ergeben[1]).

Von London nach Manchester auf der London and North Western, der Midland, der Great Northern und der Great Western, die beiden ersten 188½ und 189 miles, alle vier zu dem Satze für

I. Classe	32 sh.	6 d.	— 2.07 d. p. mile	
II. „	24 „	— „	— 1.52 „	„
III. „	15 „	6 „	— 0.98 „	„

(III. Classe mit allen Schnellzügen ohne Ausnahme). Returntickets (Rückreisebillets), 4 Tage giltig, 54 sh. 3 d. I. Cl. und 40 sh. II. Cl., d. h. eine Ermässigung (auf I. und II. Cl. beschränkt) um 16⅔ Procent[2]).

Von London nach Dover auf der South Eastern (76½ miles) sind die Fahrsätze folgende:

I. Classe	20 sh.	— d.	Expresszüge	— 3.14 d. p. mile
II. „	15 „	6 „	Expresszüge	— 2.45 „ „

[1]) Alphabetical Railway Guide No. 244. Jan. 1874 (bereits im zweiten Capitel bei der Darstellung der Leistungen für den Personenverkehr angeführt). Ich verdanke dasselbe dem Assistant Secretary Mr. Malcolm, welcher bis Juli 1874 das Railway Department versehen hat, seitdem aber ins Colonial office versetzt worden ist.

[2]) Eine allgemeine Einrichtung auf den englischen Bahnen.

I. Classe	18 sh.	6 d.	gewöhnl. Züge	— 2.90 d. p. mile
II. „	13 „	6 „		— 2.12 „ „
III. „	6 „	6 „		— 1.00 „ „

(parliamentary: Act 1844.)

Von London nach Dover auf der London, Chatham and Dover (78 miles) zu den obigen Sätzen; auf beiden Bahnen Rückreisebillets, für 2 Tage giltig, mit 16²/₃ Procent Ermässigung für I. und II. Classe.

Von London nach Aberdeen auf der Great Northern (542 miles), auch auf der Midland oder der London and North Western

I. Classe	80 sh.	— 1.77 d. p. mile
II. „	60 „	— 1.33 „ „
III. „	40 „	— 0.89 „ „.

Von London nach Edinburg auf der London and North Western (401 miles) oder der Great Northern (399 miles), auch auf der Midland. Die gleichen Sätze der drei Bahnen sind

I. Classe	70 sh.	— 2.10 d. p. mile
II. „	51 „	— 1.53 „ „
III. „	33 „	— 0.98 „ „

Von London nach Bristol (Great Western, 118¹/₂ miles)

I. Classe	26 sh.	1 d.	Expresszüge	— 2.64 d. p. mile
II. „	18 „	3 „		— 1.85 „ „
I. Classe	20 sh.	10 d.	gewöhnl. Züge	— 2.12 d. p. mile
II. „	15 „	8 „		— 1.60 „ „
III. „	9 „	10 „		— 1.00 „ „.

Bei allen Sätzen ist Freigepäck einbegriffen und zwar üblichermaassen ohne enge Begrenzung, da das Passagiergepäck gar nicht verwogen wird, sondern auf directe Veranlassung der Passagiere durch den „Porter“ in den Gepäckwagen (luggage-van) befördert wird und ebenso zurück nach Ankunft.

Bei den Vergleichungen ist neben dem Unterschiede der Fahrsätze[1]) der Unterschied der Schnelligkeit in Anschlag zu

[1]) Vgl. dazu die Zeugenaussagen von 1853 Evid. Committee

bringen. Die Eisenbahnverwaltungen betrachten 15 miles in der Stunde als diejenige Geschwindigkeit, welche am wenigsten kostet, jede grössere Geschwindigkeit aber als theurer und in dem Maasse theurer, als sie grösser ist. Nun hat ein bedeutender Fortschritt in der Geschwindigkeit stattgefunden: erstens dadurch, dass die schnellsten Züge (express trains) früher sich auf die erste Classe beschränkten, dann die zweite mehr und mehr hinzunahmen, bis sie jetzt zuletzt die dritte Classe allgemein hinzugefügt haben. Eine der wenigen Ausnahmen davon sind heute die beiden Bahnen, welche London mit Dover verbinden. Ja, der Name der „Express trains" ist bei den meisten andern Bahnen gegenwärtig ganz beseitigt, aus dem einfachen Grunde, weil die Schnelligkeit derselben mehr und mehr allen Zügen jeder Linie mitgetheilt worden ist; denn jene unterscheidenden Namen, die, zumal in Deutschland, in Blüthe stehen und gar zunehmen, sind doch im Grunde nur dasselbe, wie die Schmuckwörter des Krämers, welcher, mit „fein", „suprafein" u. dgl. („Schnellzug", „Courierzug", „Jagdzug") sich selber überbietend, die höheren Preise schmackhaft machen will. Auch das ist Fortschritt der wirthschaftlichen Cultur und zugleich der sittlichen, dass man solche Dinge abwirft.

Man begreift, dass selbst ohne jede äusserlich hervortretende Herabsetzung des Fahrsatzes für jede einzelne Classe eine grosse Ermässigung dadurch stattfinden kann, dass die Vortheile schneller Fahrt und zahlreicher passender Züge von einer einzelnen Classe, einzelnen wenigen Zügen auf alle Classen, alle Züge ausgedehnt werden. Dies ist in England geschehen. Das Bedeutendste und zugleich der typische Ausdruck dieses Fortschrittes ist die erwähnte Verallgemeinerung

Commons R. Stephenson qu. 750—753, 913, 947, 973. Matthews qu. 1160. Dagegen Royal Commission Evid. 1866 Mac Nay qu. 14004. Allport qu. 13777—81. Evid. 1872 Allport qu. 423. Dann Evid. Committee on Compensation for Accidents 1870 qu. 106. Evid. 1872 Cawkwell qu. 6615. Royal Commission Evid. 1865 qu. 8481. Evid. 1866 qu. 12861—870, 16138—149, 16229—232. Ferner Appendix Evid. 1872, p. 960—63.

der dritten Classe. Eine blosse Vergleichung der Tarifsätze ist aus diesem Grunde durchaus nicht genügend. Grösseres sagen darüber die Zahlen des Personenverkehrs je in den verschiedenen Classen, die wir im zweiten Capitel bereits in's Auge gefasst haben.

Seit lange ist die dritte Classe, trotz dem Wenigen, das man einstmals für sie gethan, in den Vordergrund getreten. Schon im Jahre 1852 war die Zahl der Passagiere dritter Classe in England (ohne Schottland und Irland) eben so gross wie die Zahl in beiden andern Classen zusammengenommen: 16 Mill. in III. Classe, gegen $12^1/_2$ Mill. in II. Classe, 4 Mill. in I. Classe[1]). Die Einnahme war aber aus den 16 Mill. der III. Classe nicht eben so hoch wie aus den 4 Mill. der I. Classe, sondern betrug £ 820,784 gegen £ 911,289, am grössten war die aus der II. Classe, nämlich £ 1,146,664[2]). Jener Contrast beweist — da die Maxima der ersten Classe niemals das Dreifache des Maximums der dritten überschritten — dass die längeren Reisen in der dritten Classe gehemmt wurden, zumal wenn man die überwiegenden Verkehrseinnahmen der zweiten Classe dagegen hält, in welcher nach englischer Sitte die wohlhabenden und selbst der „respectable" kleinere Bürger nicht reisen, welche also wesentlich dazu diente, die vertheuerte dritte Classe (von heute aus beurtheilt) für die grosse Masse derjenigen zu sein, welche schnell und auf längern Strecken reisen mussten und durch ihre Mittel auf die niedrigstmögliche Classe sich angewiesen sahen. Daher glaube ich nicht, dass man die Kürze der Durchschnittsreiselänge der dritten Classe im Jahre 1852, welche kaum die Hälfte der Reiselänge der ersten Classe beträgt, einfach auf die „natürliche" Durchschnittskürze der Reisen in dritter Classe zurückführen kann.

1) Accounts and Papers 1852—1853 vol. 97, p. 298.

2) Aehnlich sind schon die Ergebnisse des Jahres 1845/46 (1. Juli bis 1. Juli) für das Vereinigte Königreich:

I.	Classe	$6^1/_6$	Mill. Passagiere,
II.	„	17	„ „
III.	„	21	„ „

Einnahmen: I. Classe $1^2/_3$ Mill. £, II. Classe 2 Mill. £, III. Classe $1^1/_8$ Mill. £. Vgl. Accounts and Papers 1847 vol. 63, p. 179.

Bei der dritten Classe wurde und wird selbst heute theilweise noch zwischen dritter Classe im engern Sinne und der parliamentary class (cheap train) geschieden; die ersteren binden sich nur an das Maximum der einzelnen Act, das meist $1^1/_4$ d. beträgt, wogegen die cheap trains zu 1 d. fahren müssen. Im Jahre 1852 gab es, in England allein, ausser dem gesetzlich auferlegten einen täglichen Zuge mit dritter Classe zu 1 d., nur eine verhältnissmässig geringe Zahl anderer Züge mit dritter Classe: $10^2/_3$ Mill. Personen reisten in den parliamentary trains, nur halb so viel ($5^1/_3$ Mill.) in sonstigen Wagen dritter Classe auf nicht obligatorischen Zügen.

Das hat sich in den letzten Jahren sehr geändert, schon 1872 vor dem Parlamentsausschusse[1]) und in steigendem Verhältniss seitdem.

Bereits im Jahre 1870 reisten 195 Mill. in dritter Classe, nur $66^3/_4$ Mill. in zweiter, 27 Mill. in erster Classe (England allein), aber im Jahre 1872[2]) $275^1/_2$ Mill. in dritter Classe, 65 Mill. in zweiter, 32 Mill. in erster Classe. Die Einnahme, welche noch im Jahre 1871 überwiegend aus den beiden ersten Classen floss

I. Classe	£ 3,504,124	ausserdem Seasontickets £ 678,861.	
II. „	„ 4,596,317		
III. „	„ 6,692,971		

hob sich während des Jahres 1872 in der dritten Classe zu einer solchen Höhe, dass diese allein die beiden andern zusammengenommen überflügelte:

I. Classe	£ 3,654,754	ausserdem Seasontickets £ 777,129.	
II. „	„ 3,669,736		
III. „	„ 8,681,494.		

(Zu den Gesammteinnahmen aus den Personenzügen tritt ausserdem die Einnahme für Beförderung der Post, der Packete, sowie der Pferde, Hunde, Wagen, Passagiergepäck-

[1]) Evid. Farrer qu. 7353—75. Captain Tyler's Report im Appendix zu Evid. 1872 p. 825.

[2]) General Report by Captain Tyler on Railway Companies for 1872, London 1874, p. 15.

Uebergewicht, mit den Personenzügen hinzu: im Jahre 1872 £ 2,088,690.)

Ob die neuesten Erfahrungen die Zähigkeit der englischen Eisenbahnverwaltungen — zumal in diesem Augenblicke, wo sie eben über die zeitweilige Theuerung von Kohlen und Eisen durch die grosse Blüthe des Eisenbahnverkehrs glücklich hinweggehoben sind und, nach Rückgang der Preise, einer gewinnreichen Zukunft entgegengehen — ob jene Erfahrungen sie anspornen werden, auf dem betretenen Wege weiter zu gehen und in ähnlicher Weise Ermässigungen der Fahrsätze in grösserem Umfange vorzunehmen, das wird abzuwarten sein. Erst der Erfolg eines Stückes der Besserung hat dargethan, wie viel Besserung überhaupt möglich und daher nöthig ist, sogar innerhalb der Harmonie der Interessen.

Die Behauptung, welche ein Zeuge vor dem Ausschusse des Unterhauses (über die Unfall-Entschädigung)[1]) im Jahre 1870 macht, dass die Concurrenz und die doppelte Capitalauslage die Fahrsätze so hoch gehalten haben und dass man bei Befolgung des französischen Systems mit abgegrenztem Bezirk je für eine Monopolbahn Sätze haben würde, die nur ein Drittel der heutigen betragen würden — diese Behauptung stellt sich handgreiflich schon als eine Uebertreibung dar, selbst wenn man den Standpunct des Behauptenden einnimmt; denn eine doppelte Capitalanlage statt der einfachen kann kaum erfordern, dass die Fahrsätze auf das dreifache gestellt werden, sondern immer nur auf das doppelte. Aber mit so vagen Annahmen und Meinungen über das, was hätte geschehen können, ist überhaupt nichts gethan — am allerwenigsten, wenn es sich um die praktische Frage handelt, was jetzt geschehen soll. Auch wird in den allgemein gehaltenen Klagen der englischen Eisenbahnmänner über die Concurrenzbahnen — an den Puncten, wo es ihnen passt — viel zu weit gegangen mit der Schilderung der Capitalvergeudung, welche sie veranlasst haben. Denn erstens hat jede neue Eisenbahn ihren eigenen Weg genommen[2]), wenn sie

[1]) Blenkinsop Evid. 1870 qu. 171.

[2]) Vgl. oben Bd. II, S. 54.

auch auf die gleichen Endpuncte losgegangen ist: es ist also, aus dem volkswirthschaftlichen Standpunct angesehen, da, wo der zwischenliegende Verkehr zu gering war, nur eine zu frühe Capitalverwendung eingetreten, welche den Unternehmern und, sofern[1]) diese es auf die Preise abwälzten, dem Verkehr anderer Strecken und der grossen Endpuncte Einbusse gebracht hat. Zweitens, was mit dem ersten Grunde zusammenhängt, der Verkehr wächst früher oder später, in englischen Verhältnissen stets in sehr bemessener Frist, in die vorhandenen Bahnen hinein und ist heute zum grossen Theile schon hineingewachsen: soweit also während dieses Ausfalls am Verkehr die Eisenbahngesellschaften sich veranlasst gesehen haben, sich an den Tarifsätzen für den fehlenden Verkehr schadlos zu halten — wobei es ihre Aufgabe gewesen wäre, dies mit mehr Scharfsinn für die Harmonie der Interessen zu thun, als es geschehen ist — soweit trifft der Grund zu, dass die Capitalhäufung Ursache höherer Fahrsätze gewesen sei; aber nicht nur muss nothwendig bei der in der neuesten Zeit sich vollendenden Concentration der Eisenbahncomplexe und der thatsächlichen Beseitigung jeder neuen Concurrenz, durch das grossartige Anwachsen des Verkehrs jener Missstand überflüssiger Bahnlinien wegen des stetig wachsenden Verkehrsbedürfnisses immer mehr verschwinden, sondern in Wirklichkeit ist das bereits eingetreten da, wo der Verkehr zu hoher Intensität entwickelt ist. Wir kennen die Verhältnisse der Bahnen, die Liverpool mit dem

[1]) Natürlich ist das nicht durchaus möglich; denn nicht ein beliebig hoher Satz ist der gewinnbringendste unter allen Umständen, ebenso wenig wie ein beliebig niedriger Satz. Vgl. die zur Uebertreibung missbrauchte richtige Bemerkung darüber bei W. Galt, Railway Reform 1865, p. 124: it is a common error to suppose that when companies waste money they are able to extract this extra expenditure from the public by an increased charge and to recoup themselves for the previous loss. This is not so; the companies charge in every case the highest paying price, whether that be high or low, and as they would make exactly the same charges whether any particular loss had been incurred or not, whatever losses they incur fall on themselves and they suffer by decreased dividend.

Inlande verbinden: es wäre bei dem Andrange des Verkehrs auf jeder der in Liverpool mündenden Bahnen eine Thorheit, jenes Moment zur Rechtfertigung der hohen Tarifsätze anzuführen. Und etwas Aehnliches findet in anderen Fällen statt. Andererseits ist auf Grund der bestehenden Mehrzahl von Linien manches im Sinne höherer Zweckmässigkeit d. h. Einheit zu bessern, worüber bereits bei der Erörterung der Leistungen für den Personenverkehr im zweiten Capitel gesprochen worden ist.

Schliesslich muss ich noch der Arbeiterzüge (workmen's trains) Erwähnung thun, die ebenfalls schon im Verlaufe der früheren Darstellung berührt worden sind. Wir haben gesehen [1], dass zuerst der London Chatham and Dover Railway Company die Verpflichtung auferlegt wurde, als Ersatz für die im Innern des alten London gelegenen Arbeiterwohnungen, welche für die Zwecke der Bahn niedergerissen werden sollten, tägliche Züge in passenden Stunden hin und zurück zwischen London und den Arbeitervorstädten fahren zu lassen, welche durch einen Minimum-Fahrsatz (1 d. die ganze Fahrt) die Arbeiter in die Lage brachten, in der Umgebung London's zu wohnen und täglich zur Arbeit nach der Stadt sich zu begeben. Seitdem ist jene Einrichtung auf die andern Bahnen, welche nach andern Richtungen London mit seiner Umgebung verbinden, ausgedehnt worden [2]: von 1864 bis 1871 haben ausser jener Acte der London, Chatham und Dover 10 andere Acts ebenfalls die Verpflichtung auferlegt erhalten, workmen's trains täglich zu ähnlichen Sätzen zu fahren: es sind die Bahngesellschaften

Metropolitan and St. John's Wood		1864
Great Eastern		1864
Metropolitan	(1861 ?)	1864

[1]) Evid. Committee on Compensation for Accidents 1870 J. S. Forbes qu. 1173—78, 1191—93, 1282—83.

[2]) Vgl. Evid. Farrer 1872 qu. 7383. Hier ist eine Act von 1861 bei der Metropolitan Railway genannt; ich weiss nicht, ob dies ein Druckfehler statt 1864 ist; Forbes sagt im Jahre 1870, seine Act vom Jahre 1864 sei die erste.

Metropolitan District	1864
East London	1865
London, Blackwall and Milwall	1865
Metropolitan	1867
Metropolitan District	1870
London Central	1871.

Nach den Zeugnissen vor dem Ausschusse des Jahres 1870 war in verschiedenen Kreisen der Londoner Bevölkerung eine Bewegung zur Verallgemeinerung der wohlfeilen Localzüge, nicht bloss in der eigentlichen Arbeiterbevölkerung. Der Docks-Arbeiter Elderton [1]) erzählt von sich selber, dass er einem Vereine zur Beförderung wohlfeiler Züge auf der North London Railway angehöre, welcher von Bewohnern der Vorstädte Hackney und Hamerton ins Leben gerufen worden sei, um für sich tägliche Züge nach Broad Street zum Penny für die ganze Fahrt durchzusetzen. Elderton weist darauf hin, wie er selber täglich 3½ miles zweimal gehen müsse, um zur nächsten Station zu gelangen oder von ihr heimzukehren, während er bei zwei Stationen vorüberkomme, von denen keine Züge für Arbeiter abgehen. Er hält die Einrichtung einer zureichenden Anzahl von Arbeiterzügen auf allen passenden Strecken der Umgebung von London für einen gerechten Anspruch der arbeitenden Classen, welche durch die massenhafte Vernichtung von Häusern im Innern von London in die Umgebung vertrieben und jetzt gezwungen seien, einen weiten Weg von ihrer Wohnung zu ihrer Arbeitsstätte zu machen: er selber sei in Bethnal Green aufgewachsen, wo sein Vater für sein Haus 6 sh. 6 d. die Woche Miethe gezahlt habe, dasselbe Haus koste jetzt 14 sh. Miethe; ehe die Eisenbahnen ins Innere von London eingedrungen, habe jedermann sein Haus mit seinem guten Garten gehabt. Wenn nun auch nicht an der ganzen Aenderung der Wohnungsverhältnisse und Wohnungspreise die Eisenbahnen schuld seien, so sollten sie wenigstens für den nach ihrem Theile den armen Leuten bereiteten Schaden eine Entschädigung durch die Pennyzüge gewähren. Die üb-

[1]) Evid. 1870 qu. 2299—2300, 2267—77, 2293, 2319, 2336—46.

lichen Sätze sind viel zu hoch für die Mittel eines Arbeiters, übersteigen indess auch die Kräfte besser gestellter Classen: so hatte sich unter andern im Westend ein Verein aus Comtoristen gebildet, um nach Kensal Green hinaus derartige Züge zu erhalten. Elderton hat 22—23 sh. wöchentlichen Lohn; davon zahlt er 5 sh. 3 d. für seine Wohnung in Walthamstow; bei den jetzigen Fahrpreisen würde er 3 bis 4 sh. und darüber wöchentlich ausgeben müssen, um täglich von der nächsten Station nach der Stadt zu kommen. Andererseits erkennt er an, dass die Wohnungen in den Vorstädten billig und gut sind: er habe für 5 sh. 3 d. ein Haus mit vier Zimmern, Wasserleitung, Küche und gutem Garten; 3000 eben solcher Häuser seien in Woolwich und Plumstead, 2000 in Camden Town unter ähnlichen Bedingungen zu vermiethen [1], „und jene beiden Eisenbahnverwaltungen sind so dumm, keine Züge für Arbeiter dorthin einzurichten" [2].

Obwohl der Director der London, Chatham and Dover das uns bekannte Anerkenntniss macht, dass diese Pennyzüge (selbst bei 7 miles für 1 d.) einen Gewinn abwerfen, scheint man nur langsam damit vorwärts zu gehen — was sehr bedauernswerth ist bei dem grossen Segen, den diese Verpflanzung der arbeitenden Bevölkerung in die luftigen ländlichen Umgebungen und gesunden wohlfeilen Häuser unzweifelhaft mit sich führt. Die wohlhabenden Classen, welche London bewohnen, haben sich, bis zum kleineren Mittelstande abwärts, diese Verbesserung der grossstädtischen Wohnung bekanntlich schon im grössten Umfange [3]) zu Nutze gemacht,

[1]) Bei eigener Anschauung im Jahre 1873 fand ich, — in Uebereinstimmung mit dem hier ausgesagten — in Wimbledon, Greenwich u. s. w. treffliche Häuser zu £ 30, £ 20 Jahresmiethe, auch das bescheidenste mit einem geräumigen Garten, solide gebaut, mit drei Stockwerken.

[2]) qu. 2336.

[3]) Nicht ganz so allgemein, wie man es sich bei uns meist vorstellt: auch in London wirken ähnliche Motive, wie in unsern grossen Städten, wo namentlich die ungebildete und wohlhabende Mittelclasse nicht davon lassen kann, nahe dem Lärmen der Hauptstrassen zu leben, um hier die Neugier und Schaulust stündlich befriedigen zu können.

weil sie im Stande sind, die üblichen höheren Fahrsätze der Eisenbahnen zu bezahlen. Und es ist ebenso bekannt, in wie vortrefflicher, ja man darf wohl sagen, endgültiger Weise die Wohnungsfrage hierdurch für die grösste aller Hauptstädte gelöst ist. Dass diese auch den ärmeren Classen zu Gute komme, ist weit dringender als bei den andern Classen: denn letztere tauschen immer nur zwischen einer erträglichen Stadtwohnung und einer bessern Vorstadtwohnung; die arbeitenden Classen dagegen sind in der Stadt auf die elendesten Wohnungen angewiesen, meist auf solche, welche am besten überhaupt niedergerissen würden, wenn anderweitiges Unterkommen für die Bewohner zur Hand wäre. Nun ist solch' Unterkommen vorhanden und ein unvergleichlich besseres; aber es bedarf eines erreichbaren Verbindungsmittels, um dorthin zu gelangen. Nur geringe Anfänge für das, was Noth thut, sind daher die einzelnen, oben genannten Vorschriften, die gelegentlich neuer Befugnisse durch das Parlament den Londoner Bahnen hier und da auferlegt worden sind; und ich kann nicht mit Farrer[1]) noch mit dem unter seinem Einflusse entstandenen Ausschuss-Berichte des Jahres 1872 übereinstimmen, welche von gesetzlichem Zwange abrathen, weil die gesetzliche Einführung der dritten Classe im Verlaufe der Zeit zu Widersprüchen der Gesetzgebung mit der Wirklichkeit geführt habe. Schon an früherer Stelle bemerkte ich, dass sich hier Grund und Empfehlung nicht decken; ein Gesetz ist nicht ein blödes Fatum, dessen Folgen für alle Zeit man sich fügen müsse, wenn es durch die Zeit noch so widersinnig geworden, sondern ein Gesetz wird gemacht für seine Zeit und deren Zustände, und es wird geän-

Wie Menschen von feineren Nerven und gebildeteren Gewöhnungen billig darüber staunen, dass in Berlin Leute mit Vorliebe in der Friedrichstrasse wohnen, so gibt es auch in London Leute, zumal shopkeepers, welche ihre Wohnung am Strand, oberhalb ihres Magazins nicht aufgeben möchten. In den stillen Vorstädten „langweilt" sich die Frau, wenn der Mann in der Stadt ist, und man zieht dann wohl wieder in die Stadt zurück, wie ich solche Fälle in London erlebt habe.

[1]) Evid. Joint Committee 1872 qu. 7379—7404.

dert, wenn die Zustände andere geworden sind. Auch das musste ich schon wiederholt bemerken: in dieser Manier schiefer Folgerungen schiebt man technisch-ökonomische Bedenken vor, während es doch in Wahrheit nur die Lahmheit des politischen Willens ist, welche der Ablehnung zu Grunde liegt. Die Einen curiren nur auf die technischen Schwierigkeiten los und verkennen die politische Wirklichkeit; die Andern sind von der politischen Schwierigkeit ganz durchdrungen, ja selber ohne praktischen Willen, und reden in Worten, die nur um technische Schwierigkeiten sich drehen, welche im Ernst nicht vorhanden sind.

Auch andere grosse Städte Englands wünschen ihre „workmen's trains" zu haben; so namentlich die grösste Stadt nächst London, Liverpool. Hier ist man mit dem Vorstadtwohnen nicht so weit wie in London: vielmehr steht es ähnlich wie in continentalen Grossstädten. Im Jahre 1872 hat man angefangen [1]), einen Plan zum Bau von Arbeiterwohnungen in der Nähe von Liverpool zu entwerfen: nicht wie in London sind hier bereits Ortschaften in der Nachbarschaft, welche die am Tage in Liverpool arbeitenden beherbergen, sondern umgekehrt, die Stadtobrigkeit klagt, die Leute wollten nicht aus der Stadt hinaus, ohne dass man sie durch grosses Entgegenkommen dazu bewege; sie blieben gern so nahe wie möglich bei ihrer Werkstatt, und dadurch würde Liverpool gleich andern grossen Städten des Nordens so überfüllt [2]). Man müsse Luft machen. Also ziemlich genau dasselbe, worüber man klagt, wenn man die Wohnungszustände unserer grossen Städte an dem Vorgange London's beurtheilt. Weit günstiger liegt es eben in London, wo die Sitte es längst den Leuten angenehm gemacht hat, im Freien

[1]) Rayner, Evid. 1872 qu. 789—795. Forwood qu. 1130—38. Der eine ist Stadtsecretär, der andere Stadtrath von Liverpool.

[2]) the municipalities are very anxious to get them to live out, because the great evil which they have to contend with is overcrowding . . . qu. 794: It would be rather for the purpose of inducing workingmen to live outside the towns? — Yes. The men always live as near as they possibly can to their work.

zu wohnen und zum täglichen Geschäft in die Stadt zu fahren. Und man weiss, wie erträglich in Folge davon die Sterblichkeit London's ist, verglichen mit andern Städten Englands — von einem Vergleiche mit fremden Städten gar nicht zu reden, weil dabei noch manches andere den Unterschied miterzeugt. Auf tausend Lebende starben [1]) in London im ersten Vierteljahre 1871: 26,9
1872: 24,0
1873: 22,7
1874: 23,7,
in Liverpool in denselben Fristen 1871: 46,5 (?)
1872: 27,6
1873: 27,5
1874: 28,3;
Forwood, das Mitglied des Liverpooler Stadtrathes, weist auf die grosse Sterblichkeit Liverpool's ausdrücklich hin.

Bei den in den letzten Jahren zugelassenen Tramway-Gesellschaften hat man regelmässig, ähnlich den workmen's trains, wohlfeile Fahrten zu Gunsten der arbeitenden Classen in bestimmten Morgen- und Abendstunden gesetzlich auferlegt: so muss die London Tramway Company besondere Wagen zum Satze von 1 penny für 1—4 miles fahren lassen; und ähnlich in den andern Städten [2]). Bis zu Entfernungen wie von Westminsterbridge nach Deptford und Greenwich machen die Tramways den Eisenbahnen wirksame Concurrenz: natürlich sind es eigenthümliche Bedingungen, unter welchen die Tramways neben den Eisenbahnen bestehen können; diese beruhen auf dem Verkehr der Strasse, durch welche die Tramway läuft; sie schiebt sich, wie technisch, so auch wirthschaftlich als ein Mittelding zwischen die Omnibus und die Localeisenbahn. —

Ein mehr äusserlicher Uebelstand mag noch genannt werden, da über ihn öfters geklagt wird: dass häufig die

[1]) Quarterly Return of Marriages, Births and Deaths in England, by authority of the Registrar General No. 101. October 1873 bis March 1874.

[2]) Evid. Committee on Tramways (Metropolis) 1872 qu. 213—217, 264—271, 299—304, 507—10, 588, 1020, 1058.

Passagierbillets nicht den Preis enthalten. Die Eisenbahnverwaltungen wenden ein, es sei wegen der häufigen Aenderungen der Fahrpreise eine zu grosse Störung, jedesmal neue Billets anfertigen zu lassen[1]. Darüber wird um so mehr geklagt, weil die gesetzlich geforderte Veröffentlichung der geltenden Fahrsätze auf den Stationen nicht selten in unvollkommener Weise geschieht. Auf den grossen Stationen, namentlich in London, Edinburg u. a., scheint dieser Uebelstand, soweit ich mich selber überzeugt habe, nicht zu bestehen.

f. Verhältnissmässig selten und von geringem oder vielmehr gar keinem Erfolge begleitet sind Tarifreformprojecte in England. Nicht nur, dass dies mit dem englischen Wesen, wie wir es eben auch bei der wirklichen Tarifhandhabung kennen gelernt haben, sich ganz im Einklange befindet: sondern jede Möglichkeit einer radicalen Tarifreform hat in England wie anderswo Voraussetzungen, die in England ferner als anderswo liegen. Jenes alte Project von Wm. Galt knüpfte sich unmittelbar an den Vorschlag, die Eisenbahnen in das Eigenthum des Staates zu übernehmen. Ein verwandtes Project, das in neuester Zeit von Brandon aufgestellt wurde, that das Gleiche. Beide beschränkten sich auf die Passagiertarife, beide lehnten ab, sich auf die Gütertariffrage einzulassen, indem sie — namentlich der sonst nicht gerade allzu besonnene Galt — erklärten, diese Seite der Frage sei schwieriger und verwickelter. Ausser jenen beiden Reformprojecten ist mir keine Kenntniss von einem andern, das Aufmerksamkeit errregt hätte, geworden; und ich glaube behaupten zu können, dass kaum ein anderes bemerkenswerthes vor die Oeffentlichkeit gebracht worden ist. Denn einen Anhalt für das, was in die Oeffentlichkeit tritt, bieten nicht nur die periodischen Zeitschriften, welche ich vom Anfange bis zur Gegenwart herab durchforscht habe, sondern namentlich auch die königlichen und parlamentarischen Untersuchungen, welche jede bemerkenswerthe Meinungsäusserung vor ihr

[1]) Ripley Evid. 1872 qu. 1767—75.

Forum ziehen, um den zu behandelnden Gegenstand in möglichst umfassender Weise zu erschöpfen. In der That war Wm. Galt, wie wir wissen, in Folge seiner ersten Flugschrift über Eisenbahnreform bereits vor dem Ausschusse des Unterhauses vom Jahre 1844. Abermals erschien er als geladener Zeuge vor der königlichen Commission des Jahres 1865 und 1866, nachdem er 1865 seine alte Broschüre in voluminöser Erneuerung wieder herausgegeben hatte. Raphael Brandon trat erst 1868 mit seinem Projecte öffentlich hervor, nachdem er bereits 1864 an Gladstone einen darauf bezüglichen Brief gerichtet hatte. Beiden gemeinsam ist nicht nur die Voraussetzung der Staatsbahnen, sondern auch die Anknüpfung an Rowland Hill's Postreformproject.

Was zuvörderst Galt anlangt, so gehen seine Vorschläge — welche er vor der königlichen Commission bald darauf erläuterte — in dem 1865 erschienenen Buche [1]) auf Folgendes.

Er knüpft an das Gesetz vom Jahre 1844 an und bedauert, dass man dasselbe gerade in dem Augenblicke, wo man am meisten daran denken sollte (nach dem Ablauf der 21 Jahre), ganz vergessen habe; ja, er bekennt in diesem Bedauern, trotz der Unzufriedenheit über die Art und Weise, in welcher die Eisenbahnen verwaltet werden, habe dieselbe niemals eine Klage über das System selber hervorgerufen, noch weniger das Verlangen nach jener grossen organischen Veränderung, welche in dem Gesetze von 1844 vorgesehen war [2]). Er verweist auf G. R. Porter, der bereits 1838 (Progress of the Nation sect. III ch. 5) bedauert hat, dass dem Lande das Laissez faire im Eisenbahnsystem theuer zu stehen gekommen sei [3]), und bemerkt seinerseits zu dem Vorschlage Porters, statt des Systems concurrirender Projecte ein

[1]) William Galt, Railway Reform, its importance and practicability considered as affecting the Nation, the Shareholders and the Government, London 1865.

[2]) Dies ist im Jahre 1864 geschrieben; die Erörterung eines Staatsbahnsystems statt des bestehenden Systems ist allerdings erst in den darauf folgenden Jahren allgemeiner geworden; vgl. Bd. I, S. 346 bis 353.

[3]) Dieorte Porte Wr's a. a. O. p. 70 lauten: the laissez faire system

einheitliches Bahnnetz nach französischer Weise zu entwerfen, wie man es in Irland versuchte, dass Porter vergessen zu haben scheine, wie wenig die Regierung eines freien Landes thun könne, wenn sie eine Politik ergreife, die, an sich noch so weise, den Gefühlen und Vorurtheilen des Volkes widerspreche. Galt's Absicht ist es daher, die öffentliche Meinung für sein Project zu bearbeiten, wie sie es einige Jahrzehnte vorher schon gewesen.

Das Project selber besteht in dem Erwerbe der Eisenbahnen durch den Staat mit ausdrücklicher Ausschliessung des Selbstbetriebes durch den Staat. Man könnte, sagt er, mit eben so viel Recht behaupten, dass der Käufer eines Landgutes dieses nothwendig auch selber bewirthschaften müsse, wie dass der Eigenthümer einer Eisenbahn genöthigt wäre, sie auch selbst zu betreiben. Im Jahre 1844 sei die ganze Gewalt der Opposition gegen diese eingebildete Nothwendigkeit gerichtet gewesen; aber es sei kaum nöthig, zu bemerken, dass jeder Plan für Staatsankauf der englischen Eisenbahnen, welcher ihren Betrieb durch die Regierung einschlösse oder deren Macht und Patronage bedeutend vermehrte, niemals in diesem Lande die Sanction der öffentlichen Meinung empfangen würde. Auf Grund also eines Systems englischer Staatsbahnen, die an Private zum Betriebe verpachtet sind (wir haben darüber im folgenden Capitel zu sprechen), erneuert er seine Vorschläge zur Tarifreform für die Personenbeförderung, ähnlich wie die Gesetzgebung für die Consumtionszölle seit dem Eintritt der Regierung Sir Robert Peel's im Jahre 1841 die allgemeinen Lebensbedürfnisse erleichtert hat, ebenso wie die Pennyreform für die Briefbeförderung nach dem bekannten Projecte Rowland Hill's die Versendung der Briefe nach allen Puncten des Reiches durch einen Minimalsatz allen leicht zu-

which is pursued in this country to such an extent, that it has become an axiom with the Government to undertake nothing and to interfere with nothing which can be accomplished by private enterprize, or by the associated means of private parties, has been pregnant with great loss and inconvenience to the country in carrying forward the railway system.

gänglich gemacht hat: ebenso sollen die Fahrsätze der Eisenbahnen, die jetzt ohne Rücksicht auf das öffentliche Interesse, willkürlich hoch auf den verschiedenen Strecken ohne wirksame Controle der Regierung erhoben werden, künftig durch die Hand der Regierung, sobald ihr alle Eisenbahnen gehören, auf das Minimum gebracht werden, welches mit niedrigstmöglichen Kosten bei höchstmöglichem Ertrage eingeführt werden kann. Die Regierung soll das Experiment der grösstmöglichen Wohlfeilheit machen, wie gegenwärtig die Eisenbahnverwaltungen unglücklicherweise viel mehr geneigt sind, das Experiment der grösstmöglichen Theuerheit zu machen. Er hält zunächst eine Ermässigung der Fahrsätze auf ein Drittel der herrschenden Sätze durch die Regierung für leicht ausführbar. Einen zeitweiligen, aber nicht langen Ausfall hält er allerdings für wahrscheinlich; und dieser gerade mache es nothwendig, dass der Staat die Reform in die Hand nehme, da die jetzigen Eisenbahngesellschaften den zeitweiligen Verlust niemals auf sich nehmen würden. Freilich sollen auch die Güterfrachten ermässigt werden; aber er geht darauf nicht ein; für die Personenfahrsätze bezeichnet er als durchschnittlich geltend $2^1/_4$ d. für erste Classe, $1^1/_2$ d. für zweite Classe, 1 d. für dritte Classe, was mit den Thatsachen übereinstimmt; wogegen die Behauptung, man baue jetzt Eisenbahnen für ein Drittel[1]) von dem, was sie früher gekostet haben (wegen niedrigerer Preise für das Land und wegen technischer Fortschritte), durch gar nichts bewiesen und jedenfalls unrichtig ist.

Ohne eine Verminderung der Geschwindigkeit oder eine Vermehrung der Betriebskosten würde, nach Galt's Meinung[2]), derselbe Personenzug, welcher jetzt funfzig bis sechzig Personen befördere, drei- bis viermal so viel, welche jetzt durch einen feindlichen Tarif zurückgehalten werden[3]), in seinen Wagen mitnehmen können. Wie wenig er

[1]) Railway Reform 1865, p. 134.
[2]) Railway Reform p. 10 ff.
[3]) ... are stopped by a hostile tariff.

aber selber consequent an solche Schätzungen glaubt, sondern ganz in der Manier eines Agitators, der in dem gegebenen Augenblicke und an dem einzelnen Puncte seinen Effect hervorbringen will, ohne sich um Selbstwidersprüche zu kümmern, die Zahlen hinwirft ohne jede Basis — das zeigt sich zum Beispiel an dem Vorschlage, eine Erhöhung der Einkommensteuer für etliche Jahre [1]) zur Deckung des Ausfalls von 5 Mill. Pfd. St. einzuführen, die eine ähnliche Aufgabe haben solle wie einst Peel's Einkommensteuer zur Deckung der Zollausfälle. Denn wie sollte ein Ausfall möglich sein, wenn der „feindliche Tarif" wirklich nur zwei Drittel oder drei Viertel aller Reisenden als bloss Reiselustiger zurückhielte, die nach Beseitigung dieser feindlichen Schranke sich alsbald der Eisenbahnen bedienen würden, da ja die vorgeschlagene Reduction nicht weiter herabgehen solle als auf ein Drittel der herrschenden Fahrsätze? da die drei- bis viermal mehr Reisenden keine Steigerung der Betriebskosten veranlassen werden? da obenein Extragewinne beim Ankauf der Bahnen durch den niedrigeren Zins, welchen der englische Staat zahlt, verglichen mit dem marktgängigen Zinsfusse der Actien, gemacht werden, welche nach Galt's Projecte zur Verwendung für Tarifermässigungen dienen sollen? Ja, Galt legt, auf denselben Punct hin, selber an andrer Stelle seiner Phantasie Zügel an [2]). Er erkennt selber zunächst an, dass ein Unterschied sei zwischen der Briefpostreform und der Eisenbahntarifreform: „ich bezweifle sehr, dass die Zahl der Passagiere, selbst wenn sie umsonst befördert würden, auf das Neunfache (wie bei den Briefen) steigen würde; es ist ein sehr verschiedenes Ding, einen Brief mit der Post zu versenden oder eine Reise zu machen [3]), und obwohl bei Fahrsätzen von $^3/_4$, $^1/_2$, $^1/_4$ penny p. mile für die drei Classen — diese Fahrsätze wünscht Galt eingeführt zu sehen — ver-

[1]) p. 187: the deficiency in the railway revenue for some years would not be calculated at a less rate than 5 millions a year.

[2]) p. 188.

[3]) the fare is not the only expense in travelling, many other expenses and the loss of time which is money ... p. 189.

gleichsweise wenige Personen vom Reisen abgehalten werden würden, so möchte doch der Zuwachs gegen die jetzige Zahl der Reisenden wahrscheinlich nicht mehr als das Dreifache für etliche Jahre (for some years to come) betragen.“ Diese „some years“ können nun freilich wieder nicht dieselben „some years“ sein, in welchen der Ausfall stattfindet; denn bei einem Drittel Fahrsätzen mit dreifacher Zahl der Reisenden gäbe es keinen Ausfall (da ja die Betriebskosten bei drei- bis vierfacher Zahl nicht grösser sein sollen): also erstens „some years“ mit Ausfall ohne die dreifache Zahl der Reisenden, zweitens „some years to come“ mit dreifacher Zahl der Reisenden, drittens nach Verlauf der „some years to come“ eine grössere Vervielfachung der Reisenden [1]).

Galt erkennt ferner an, so sehr das gemeine Interesse wohlfeilster Beförderung in erster Reihe zu berücksichtigen sei, so sehr sei die finanzielle Frage doch gleich danach als zweites zu beachten. Daher wäre es denn thöricht, eine unverhältnissmässige Herabsetzung des Fahrgeldes vorzunehmen, welche den Finanzen Schaden brächte, ohne dem Verkehr einen angemessenen Gewinn zu bringen, wie es etwa eine sehr unsinnige Maassregel sein würde, das bestehende Pennyporto auf einen halben Penny herabzusetzen, wodurch den Finanzen wahrscheinlich $1^1/_2$ Mill. £ verloren gingen, ohne dass durch die Erleichterung dem Verkehre irgend ein dringlicher Dienst geleistet wäre.

Nichtsdestoweniger empfindet Galt, dass trotz solcher principiellen Selbstbeschränkung sein Project immer noch sanguin genug ist, und er erinnert daran, wie gegen Rowland

[1]) Vgl. den Artikel der Westminster Review von 1866 (N. S. vol. 29 p. 299—330), der an die Schrift Galt's anknüpft und bis zu folgenden Schätzungen geht, die durch nichts bewiesen sind: p. 308 „the difference of carrying at 1 farthing or at 14 farthings a mile, may make scarcely a perceptible difference in favour of the dividend: it has generally when tried under the most unpropitious circumstances made a difference of not more than $^1/_2$ % — it has never been more than 1 %, yet, in order to secure this extra $^1/_2$ or 1 % it is morally incumbent on the directors to keep up fares.

Hill's Postreformproject — dessen Analogie ihm von jeher vorgeschwebt hat — die sachkundigsten Praktiker sich erhoben haben, wie in der Untersuchung darüber [1]) sich seiner Zeit der Secretär der General Post office, Oberstleutenant Maberley, auf die Frage, was seine Meinung von Rowland Hill's Plane sei, geäussert habe, es scheine ihm ein höchst verkehrter Plan, einer thatsächlichen Grundlage gänzlich ermangelnd [2]), und das gegenwärtige Einkommen aus der Briefpost werde bei einem Pennyporto in vierzig bis funfzig Jahren nicht eingeholt werden.

Freilich beweist solche Täuschung der damaligen Sachkundigen des Postamtes noch nicht, dass nun jedes Project, welches der thatsächlichen Grundlage ermangelt, Aussichten habe wie Rowland Hill's Reform. Auf den sachlichen Unterschied beider Projecte weist Galt eben selber hin: aber seine Phantasie, jeglichen positiven und exacten Anhalts ledig, jagt hin und her, um hier etwas zu bringen, dort etwas zu nehmen, wodurch nichts weniger erreicht wird als ein vertrauenerweckender wohlunterstützter Plan. So phantastisch ist auch die Erwägung der politischen Schwierigkeiten: man hätte in England einmal grossen Widerwillen [3]) gegen eine väterliche Regierung (paternal Government), und dennoch bräche sich das Bedürfniss da Bahn, wo es dringend sei, so zum Schutze der Kinder- und Frauenarbeit, während das Princip einer väterlichen Regierung, auf den Schulunterricht ausgedehnt nach preussischem Vorbilde, niemals unter irgend welchen Umständen in England zugelassen werden würde [4]). Eben so

[1]) p. 195.

[2]) a most preposterous plan, utterly unsupported by facts.

[3]) p. 209. Vgl. dazu die Beurtheilung anderer Staatsverwaltungen 272f: „in contrast to those local institutions so congenial to our soil, we find that in most continental countries the people are deprived by their rulers of nearly all natural rights and their respective Government insist on doing everything for them.

[4]) Dann heisst es p. 225 wieder: the duties of a Government have of late years been viewed in a very different light by the English people from what they were at a former period.

blind lehnt er den Gedanken an den Staatsbetrieb der Eisenbahnen, bei Staatseigenthum, als ganz undenkbar ab[1]) — womit, wie wir an anderem Orte sehen werden, er seinem Projecte nicht förderlich, sondern sehr schädlich ist. Eben so widerspruchsvoll und phantastisch ist sein wirklicher Plan für die künftige Verwaltung und Verpachtung von Gesellschaften, den wir später zu erwähnen haben werden.

Ja, das letzte Wort über sein ganzes Project zur Tarifreform sagt Galt selber[2]): „nur durch einen Versuch über die Wirkung niedriger Tarifsätze kann ein befriedigendes Resultat erzielt werden."

Seine Aussagen vor der königlichen Commission in den Jahren 1865 und 1866 tragen den gleichen Charakter wie sein Buch, nur dass er im Kreuzverhör und Zwiegespräch ähnlich wie vor dem Ausschusse von 1844, Schlag auf Schlag und freilich ohne grosse Mühe ad absurdum geführt wird.

Er ist in Irland gewesen und hat dort in öffentlichen Meetings Propaganda für seinen Plan gemacht; und in der That hat er sich an Irland den günstigeren Boden gewählt: er selber erzählt von grossen Erfolgen; aber der Lordmayor von Dublin sagt aus, er sei ausgelacht worden[3]).

Vor der Commission beruft er sich, durch die für Phantasien wenig geeignete Atmosphäre und die sachgemässen Fragen auf Thatsachen gewiesen, ausnahmsweise auf Erfahrungen. Er führt Fälle an, wo zwei in gleicher Richtung gehende Bahnen zeitweilig in Uneinigkeit gerathen sind und ihre Fahrsätze während des Kampfes wider einander bis aufs äusserste herabgesetzt haben, bis auf ein Viertel Penny für die erste Classe, was er selber „lächerlich niedrig" nennt[4]). Statt nun irgend welche Thatsachen beizubringen, woraus sich die Wir-

[1]) p. 213: it is not necessary to discuss this proposition at any length, dass nämlich der Staatsbetrieb der Bahnen ganz unmöglich in England sein würde.

[2]) p. 268.

[3]) Evid. Royal Commission 1865 Barrington qu. 7166: his views have been laughed at a great deal.

[4]) Evid. 1865 qu. 7362.

kung der bestimmten Ermässigungen in den bestimmten Fällen auf die Zunahme des Verkehrs und der Einnahmen ergäbe, führt er an, was man eben vom täglichen Curszettel aus der Zeitung schöpft, die Dividende sei trotzdem nur etwa um ein Procent herabgegangen, womit natürlich so gut wie nichts bewiesen ist, da der Personenverkehr der bestimmten Concurrenzstrecken nur ein Theil des ganzen Personenverkehrs und der ganze Personenverkehr nur der geringere Theil des gesammten Verkehrs jener Eisenbahnen ist[1]).

Und auch hier wieder, ja hier weit mehr als in dem Buche, macht er dazwischen die verständigsten Bemerkungen. So wiederholt er nicht nur, dass man erst durch einen ausreichenden Versuch sich eine wirkliche Ansicht über niedrige Sätze bilden könne[2]), sondern über seine Vorschläge für den Güterverkehr gefragt, äussert er wiederholt die besonnensten Grundsätze. Da ist er ganz Engländer und will, dass jeder Fall nach seinen Umständen geprüft und behandelt werde[3]). Aber warum nicht das gleiche Princip für den Personenverkehr? Der Grund davon ist, wenn wir auf den Kern seines Projects gehen, doch nicht bloss der äussere, dass hier die Dinge einfach zu übersehen sind, sondern es ist ein tieferer Anlass dazu, und zwar der Punct, wo er in der Intention das Rechte trifft — die Ermässigung der Fahrsätze für die Masse der ärmeren Leute. Er sagt das ausdrücklich vor der königlichen Commission, um die dritte Classe sei es ihm wesentlich zu thun[4]); er will für die erste Classe in den Schnellzügen 2 d. festhalten, während die dritte Classe in langsameren Zügen zu $^1/_4$ d. befördert werde; und dasselbe ist sein Pro-

[1]) Evid. 1865 qu. 7490—94. Vgl. qu. 7568—75, 7577—80. Namentlich qu. 8428—8470, wo Galt der Unrichtigkeit seiner Berechnungen überführt wird.

[2]) qu. 7470: only by a satisfactory trial you can really form an opinion on low fares.

[3]) qu. 7471—76. qu. 7380—90.

[4]) qu. 7518. Vgl. das sophistische Verhör von Mr. R. Lowe, Mitglied der königlichen Commission qu. 7511—20.

ject von 1843[1]), nur dass er damals bis auf $^1/_6$ und $^1/_8$ penny herabging, wogegen er 2 d. damals ebenfalls für die erste Classe in Schnellzügen wollte.

In diesem Kerne der Intention trifft Galt, wie mir scheint, mit dem Rechten zusammen. Seine, gleichviel wie krausen und übertriebenen Projecte von 1843 und 1865 waren im letzten Grunde das tief gerechtfertigte Verlangen, dasjenige für die grosse Masse der Bevölkerung durchzusetzen, wozu das Gesetz von 1844 in der Auferlegung der Pennyfahrsätze einen Anstoss gab und was in den allerletzten Jahren erst in grösserem Maassstabe durch die Willkür der Eisenbahnverwaltungen weitergeführt worden ist: die grossen Resultate des Verkehrs in dritter Classe, welche die Jahre 1870, 1871, 1872 aufweisen, sind ein grosses Zeugniss für Galt's Intention und wohl auch gegen die lange Zähigkeit der Eisenbahnverwaltungen. Als Thatsachen deuten jene Resultate auf eine Zweckmässigkeit, die etwas wie die Diagonale zwischen dem phantastischen Projecte Galt's und dem zähen Eigennutz der Eisenbahnverwaltungen ist. Die Zweckmässigkeit verweist auf eine Bahn der Tarifreform, welche zum Fortschreiten in der Richtung des letzten Schrittes leitet, das heisst, jetzt nicht stehen zu bleiben und abermals Jahrzehnte zu beharren bei dem Vorhandenen, sondern die Pennysätze selber herabzusetzen. Wir wissen, dass selbst bei einzelnen Eisenbahnmännern Gedanken von der „Circulation der Arbeit“ sich laut machen, von dem Nutzen, welchen dafür die Eisenbahnen leisten könnten bei möglichst niedrigen Fahrsätzen; wir kennen auf der andern Seite die Thatsachen, welche den Beweis liefern, wie schmählich die von der abstracten Theorie geträumte Ausgleichung der Löhne, d. i. die Circulation der Arbeit, vor dem wirklichen Leben besteht, noch im heutigen England: die Folgerung aus beidem ist einfach genug, und dies ist so recht eine Gelegenheit, wo die landläufigen Einwände gegen die Schwierigkeiten einer „Tarifrevision“ durch einen kurzen entschlossenen Act thatsächlich widerlegt werden könnten, wenn

[1]) Bd. I, S. 100.

man staatlich zu handeln im Stande wäre. Denn darin scheint mir Galt Recht zu haben, dass eine wesentliche Ermässigung[1]), freilich nicht bis auf ein Viertel Penny herab und nicht auf einmal, sondern vom Penny abwärts schrittweise, sehr wohl möglich ist, ohne den Gewinn empfindlich zu schädigen. Ein Gesetz, welches heute den englischen Eisenbahnverwaltungen befehlen würde die Sätze der dritten Classe, ohne wesentliche Verkümmerung des jetzigen Fahrplanes, in gesetzlich bemessenen Fristen absteigend um 10, 20, 30 bis 50 Procent. zu reduciren, würde von grossem volkswirthschaftlichen Nutzen und bei der entsprechenden Besonnenheit der positiven Bestimmungen von keinem Schaden für die Dividenden begleitet sein. Dass dies eine politische, aber mit nichten eine ökonomische Utopie ist, und nicht bloss in England, sondern auch in Ländern mit einer „starken Regierung", die aber den Eisenbahngesellschaften gegenüber diese Stärke nicht immer beweist, — das ist eine andere Seite der Frage, auf die wir alsbald überzugehen haben.

Nur muss schon an dieser Stelle die Annahme eines Staatsbahnsystems vorweg gelten, um die Frage aufwerfen zu können: wie gestaltet sich die Tarifreform auf rein volkswirthschaftlichem Standpuncte, ohne die Rücksicht auf das Privatinteresse von Actiengesellschaften? Unzweifelhaft fallen bei einem Staatsbahnsystem manche Hemmnisse fort: zunächst die Engherzigkeit bei Ausführung von Tarifreformen (wofür freilich, so lange es sich nicht um positive Erfahrungen handelt, bloss im Allgemeinen die Aufgabe des Staates gegen die Aufgabe einer Erwerbsgesellschaft gehalten werden kann); namentlich kommt jenes Moment in Betracht in solchen Fällen, wo ein zeitweiliger Ausfall am bisherigen Gewinne sicher zu erwarten ist, welchen eine Actiengesellschaft, die als solche

[1]) Vgl. dagegen die besorgte Frage des Earl Derby in dem Joint Committee 1872 qu. 2499, ob nicht bei einem Staatsbahnsystem „a continual pressure to reduce third class rates below cost or to leave no margin of profit and to make up the difference by very high charges on first and second class fares"; und darauf die beruhigende Antwort von Sir W. Wright.

kein dauerndes Interesse kennt, niemals mit offenem Auge annehmen wird; zweitens aber die Würdigung der qualitativen Bedeutung jedes quantitativen Nachlasses in allen den Fällen, wo die Gefahr oder die Gewissheit vorübergehenden oder länger anhaltenden Ausfalles stattfindet, gegründet auf die Berücksichtigung des durch eine bestimmte Leistung der Eisenbahnen hervorgebrachten Nutzens für die Gesammtheit. Aber freilich wird die staatliche Verwaltung sich finanziell niemals von analogen Rücksichten, wie diejenigen der Eisenbahngesellschaften sind, losreissen können, insoweit es sich um die ökonomische Erwägung und Abwägung der Opfer gegen die volkswirthschaftlichen Zwecke handelt[1]: auch der Staat hat seinen Haushalt, auch er empfindet jeden Verlust an dessen Einkünften, zwar nicht im Namen von Actionären, aber als Vertreter von Millionen seiner Bürger, und er muss in jedem besondern Falle abwägen, ob der Preis niedriger ist als das dafür Erlangte[2]. Er muss sich namentlich bei solcher Abwägung nicht bestimmen lassen durch das Maass des Lärmens, welchen je ein Interesse zu machen fähig ist, sondern durch das Maass des objectiven Nutzens. Bis zur Ermüdung ist der Plan der Pennyreform als mustergiltiger Vorgang angeführt worden: nur in einem sich selbst als volkswirthschaftlich rühmenden Zeitalter, das gedankenlos vor grossen Zahlen in Andacht versinkt, hat man diesen platten Einfall, platt wie das Ei des Columbus, zu einer wirthschaftspolitischen Grossthat erheben können. In Wahrheit, was war es anders als vor allen Dingen die Befriedigung eines Herzenswunsches von etwa hunderttausend Kaufleuten und Industriellen, welche der Welt einredeten, die Beförderung ihrer Kaufofferten und ihrer Facturen sei die Beförderung der „Intelligenz"? Soweit es sich

[1]) Vgl. dagegen ein Ansinnen wie das von dem Vertreter der Liverpooler Kaufleute vor dem Ausschusse 1872 ausgesprochene Evid. Joint Committee Clark qu. 1289—1290: a very large reduction for goods and passengers, wozu er Staatsbahnen fordert, da Privatbahnen solche Reduction nie vornehmen würden.

[2]) Vgl. mein Gutachten über die Eisenbahnfrage für den „Verein für Socialpolitik" zum Congresse von 1874.

wirklich um die Intelligenz und namentlich um die Millionen handelte, welche gar nichts zu schreiben haben, konnten dieselben ihrerseits ruhig mit der radicalen Reform warten, und der grosse Ausfall an der bisherigen Einnahme der Post [1]) — mit mangelhafter Wahrheitsliebe lässt man diesen Ausfall nicht selten unbeachtet [2]) — ist wahrlich nicht von den Kaufleuten und Fabrikanten gedeckt worden, sondern vor allen Dingen von den Millionen; denn dieselben, welche am niedrigen Porto das grösste Interesse haben, sind zugleich diejenigen, welche die unrühmlichsten Remonstrationen gegen jene Steuer machen, die von ihnen und nicht von der armen Menge getragen werden soll. Zu der Verblendung der Welt über die englische Postreform trug wesentlich auch der Umstand bei, dass man von sehr hohen Sätzen, welche sicherlich einer starken Ermässigung bedurften, zurückkam: jene sehr hohen Sätze waren recht eigentlich dazu angethan [3]), die äusserst niedrigen Sätze bei aller Welt populär zu machen durch das Staunen über die neue Zahl der Briefe, welche nach ihrer Einführung sich natürlich einstellen musste. Der Mangel an Nachdenken darüber, wo denn der Staat, der Alles geben soll, die Mittel hernimmt, kam jener Popularität zu Hülfe. Und ist es nun heute in

[1]) Nach Porter (Progress sect. VII ch. 5, 1843 p. 293—305), welcher die Postreform unter dem Capitel des „moral progress" bespricht, war die Roheinnahme aus der Postverwaltung 1839 £ 2 267 114; am 10. Januar 1840 trat die Pennyreform in Kraft, und die Einnahme fiel auf £ 1 291 371 und 1841 auf £ 1 409 356. Zugleich stiegen die Ausgaben der Postverwaltung von £ 631 934 im Jahre 1839 auf £ 805 627 im Jahre 1841. (Die Ziffern sind excl. Irland.) Selbst die alte Roheinnahme wurde noch nicht 1851 erreicht (£ 2 277 363, Irland eingeschlossen), und die Kosten stiegen so, dass im Jahre 1868 auf eine Roheinnahme von £ 4 566 882 nicht weniger als £ 2 441 678 Kosten abgingen. Vgl. Misc. Statistics for the United Kingdom 1873, p. 239.

[2]) Gewöhnlich wird bloss die Steigerung der Briefzahl erwähnt, allenfalls noch bemerkt, wann die alte Reineinnahme eingeholt worden ist; aber welche Summen liegen dazwischen!

[3]) Ein Anwalt der Postreform bemerkte: was würde man zu einem Gesetze sagen, das einen sixpence jedesmal von den Eltern verlangte, so oft sie zu ihren Kindern sprächen? aber was anders thue denn die jetzige Postverwaltung? Angeführt bei Porter Progress a. a. O. p. 294.

der That zu gewagt, wenn man behauptet, die ungeheure Mehreinnahme, welche bei Festhalten eines Satzes von 3 bis 2 pence im Laufe der Jahre erzielt worden wäre und erzielt würde, hätte eine gerechtere Quelle als dieselbe Summe aus der Besteuerung der täglichen Lebensmittel?

Ich habe dies Beispiel gewählt, weil es am Wege lag und weil es beständig herangezogen ist in den englischen Tarifreformvorschlägen[1]; ich habe es als Beispiel benutzt, um anzudeuten, wie nach meiner Ansicht eine Tarifreform aus rein volkswirthschaftlichem Gesichtspuncte, also in der Hand des Staates zu bestimmen wäre — nicht nach den Einflüssen der „öffentlichen Meinung", am wenigsten derjenigen, welche in den Börsenblättern gemacht wird, sondern in dem Sinne eines gerechten und treuen Haushalters, der in jedem Falle fragt: was wird erreicht und was wird geopfert? —

Das Project von Raphael Brandon[2]) verlangt ebenfalls als erste Voraussetzung, die Regierung solle die Eisenbahnen ankaufen; aber zweitens stellt es, anders als Galt, die Bedingung einer einheitlichen staatlichen Verwaltung, ohne welche die Gesammtinteressen des Verkehrs und die möglichst grossen Ersparnisse des Betriebes nicht zu erreichen seien. Sein Tarifreformproject ist, in enger Analogie der Postreform, folgendes. Nach den statistischen Ausweisen vom Jahre 1865 habe jeder Personenzug durchschnittlich 21 miles durchlaufen und 73 Personen befördert, und das durchschnittlich von jedem Passagier gezahlte Fahrgeld habe 1 sh. 2 d. betragen. Brandon behauptet nun, wenn man einen einheitlichen Fahrsatz, für alle Entfernungen gleich wie das Pennyporto für die Briefe durch das ganze Reich, von drei Pence für jede Fahrt einer Person in einer einzigen Classe einführe, so würde sich nach mässiger

[1]) Der Titel von Galt's Schrift ist sogar buchstäblich dem Pamphlet Rowland Hill's nachgeahmt: „Postoffice Reform, its importance and practicability."

[2]) Railways and the Public, how to make railways remunerative to the public and profitable to the State. London 1868. Diese Schrift ist, verschieden von Galt's, nur ein kurzes Pamphlet, das aber viel Aufmerksamkeit erregt hat.

Schätzung die Zahl der gegenwärtigen Eisenbahnpassagiere versechsfachen und dadurch (1 sh. 6 d. gegen 1 sh. 2 d.) ein Ueberschuss von 4 Mill. £ jährlich gegen die gegenwärtige Einnahme aus dem Personenverkehr erzielt werden. Er verzichtet aber auf eine so weit gehende Reduction und begnügt sich mit dem Vorschlage, an drei Personenclassen festzuhalten und innerhalb jeder der drei Classen einen Einheitssatz für das ganze Reich festzustellen, nämlich 3 pence für die dritte Classe, 6 pence für die zweite, 1 sh. für die erste Classe, — wodurch der Reingewinn noch viel grösser sein würde. — Was den Güterverkehr anlangt, so verzichtet Brandon, auf irgend welche Berechnungen darüber sich einzulassen, und begnügt sich mit der Behauptung, dass derselbe zwar zunehmen würde durch ermässigte Tarifsätze (gewiss sehr wahr), aber keineswegs in demselben Verhältnisse wie der Personenverkehr; auch sei hier für einen gesteigerten Verkehr eine grosse Steigerung der Kosten aller Art nothwendige Voraussetzung.

Soweit Brandon's Project eine gewinnbringende Steigerung des Personenverkehrs durch starke Ermässigung der Fahrsätze bezweckt und zwar in weit radicalerer Weise als Galt's Project, haben wir darüber nichts Anderes zu bemerken, als was über Galt's Vorschlag schon bemerkt worden ist. Principiell eigenthümlich aber ist, ausser jenem weiter gehenden Radicalismus, bei Brandon die Begründung des Personentarifs auf Rowland Hill's Kostenprincip, welches das Element der Entfernung für die Beförderungskosten der Briefe ausschliesst. Es liegt wohl nach den bisherigen Betrachtungen auf der Hand, dass dieses Princip, auf die Personenbeförderung übertragen, eine viel zu weit geführte Analogie ist, in derselben Weise übertrieben, wie wenn man die Erwartung einer Zunahme des Personenverkehrs auf die Erfahrungen der Zunahme des Briefverkehrs stützt. Es ist eine starke Uebertreibung, wenn man behauptet, ebenso wie beim Briefverkehr die Kosten wesentlich die gleichen bleiben, ob der Brief eine lange oder kurze Entfernung zurücklegt, weil der Hauptbestandtheil der Kosten durch die Expedition verursacht werde, in gleicher

Weise seien die unabänderlichen Kosten jeder Personenbeförderung auf der Eisenbahn die hauptsächlichen, die durch die Länge der Fahrt verursachten die nebensächlichen: man verweist zum Beweise dafür auf die „todte Last“ der Züge und den unbesetzten Raum in den Personenwagen. Aber erst praktische Erfahrung kann darüber belehren, wie viel intensivere Ausnutzung der todten Last und der leeren Plätze durch Ermässigung der Fahrsätze erreichbar ist; erst die Erfahrung unter gegebenen Verhältnissen kann darüber belehren, wie sich eine bestimmte Ermässigung zu einer — überhaupt ja sicher zu erwartenden — intensiveren Ausnutzung der Eisenbahnzüge verhält und wie als Resultat von beidem das finanzielle Ergebniss ist. Kühne Versuche machen, bloss darauf hin, dass der Staat die Bahnen in Händen hat, und mit einer gewissen Zuversicht grosse finanzielle Opfer dafür bringen, das ist wider den Grundsatz einer verständigen staats- und volkswirthschaftlichen Erwägung vom Aufwand und Erfolg. Dass die Postreform mir mit nichten als ein Kanon[1]) erscheint, auf den man sich einfach zu berufen hat zur Sanction solcher Projecte, habe ich oben schon begründet. Die englische Erfahrung zeigt einerseits, dass bei dem, mit deutschen Verhältnissen verglichen, hoch entwickelten Personenverkehre (woraus aber für eine alsbald in deutschen Verhältnissen zu entwickelnde ähnliche Frequenz keineswegs ein Anhalt zu entnehmen ist) die Ausnutzung der Wagen, zumal in erster und zweiter Classe, von gewissen ausnahmsweisen Monaten und Linien abgesehen, eine sehr unvollständige ist, ja dass — ganz ähnlich wie auf dem Festlande — die unvollständige Ausnutzung als das stillschweigende Recht zumal der Passagiere erster Classe betrachtet wird und zum Standard of life der Fahrt in erster Classe gehört; die intensive Ausnutzung der höhern Wagenclassen gilt dem reisenden Publicum gradezu als unanständiger Geiz der Eisenbahnverwaltungen. Sogar in

[1]) Vgl. die Polemik von Ad. Wagner und Perrot über die „Anwendung des Pennyporto-Systems auf den Eisenbahntarif“ in der so betitelten Sammlung von Aufsätzen von F. Perrot, Rostock 1873, besonders S. 53 f.

der dritten Fahrclasse gilt es als übertriebene Zumuthung, in vollständig besetztem Wagen reisen zu müssen, wenn auch hier die herkömmlichen Ansprüche bescheidenere sind und demzufolge thatsächlich der wohlfeilere Satz der dritten Classe nicht bloss durch die schlechteren Wagen, sondern auch durch die stärkere Ausnutzung schon bei der gegenwärtigen Tarifhöhe gedeckt ist. Leider stehen mir keine statistischen Daten behufs Ergänzung der im zweiten Capitel gemachten Angaben zur Verfügung, und ich muss an dieser Stelle mich auf die obigen Bemerkungen beschränken — mit dem wiederholt geäusserten Vorbehalt, auf ähnliche Fragen bei passenderer Gelegenheit zurückzukommen.

g. Es ist oben bemerkt worden, dass die Tarifmaxima, welche das Parlament den Eisenbahngesellschaften auferlegt, meist wegen mangelhafter Specialisirung und träger Weite von Hause aus ohne praktische Bedeutung für die Beschränkung der wirklichen Tarifsätze sind, dass sie ausserdem durch die Willkür in den Terminals, soweit es sich um die Gütertarife handelt, illusorisch gemacht werden. Es ist aber auch bemerkt worden, dass in einzelnen Fällen, und zwar in sehr wichtigen, die Maxima wirksam herabgesetzt worden sind, soweit es sich um die Personentarife handelt: ein Beispiel dafür ist die London and North Western; und wir wissen ferner, dass das Parlament, auch unabhängig von einer bei ihm nachgesuchten Special Act, sich ausdrücklich das Recht in jeder ertheilten Railway Act seit 1845 vorbehalten hat, die Tarifmaxima zu revidiren; und endlich, dass in mehreren Special Acts ein specielles Recht zur Tarifrevision durch das Board of Trade ohne Zuthun des Parlaments, bei Erreichung einer gewissen Dividende, mitbedungen worden ist.

Diese Thatsachen des bestehenden Verwaltungsrechtes beweisen, dass ein Recht zur Einschränkung der Eisenbahntarifsätze durch die Gesetzgebung und Verwaltung besteht, und zweitens, dass dieses Recht in einzelnen Fällen wirksam ausgeübt worden ist[1]). Fragen wir aber nach der consequenten,

[1]) Anders scheint es in Canada zu stehen, wo die Entartung des

allgemeinen und wirksamen Handhabung dieses Rechtes, so zeigt sich, dass selbst der Glaube an die Möglichkeit einer solchen Handhabung in dem Maasse geschwunden ist, als wir der Gegenwart näher kommen: vor den Ausschüssen von 1844 und 1853 noch vielseitige Uebereinstimmung in Projecten strenger Tarifcontrole und die offenbare Zuversicht in die Ausführbarkeit derselben; vor der königlichen Commission in den Jahren 1865 und 1866 ein empfindlicher Abstand gegen jene älteren Aussagen, aber noch immer von verschiedenen Seiten her ähnliches bezweckende Vorschläge, — bis dann in der Untersuchung des Jahres 1872 trotz mannigfacher Vorschläge dafür die Ueberzeugung mehr und mehr durchbricht, dass auf diesem Wege kaum die verlangte Tarifänderung zu erwarten sei, und ihren Ausdruck namentlich in dem Berichte des Ausschusses findet, welcher die technischen Schwierigkeiten in einer Ausdehnung hervorhebt, wie sie in Wirklichkeit nicht vorhanden sind, um über die politischen Schwierigkeiten zu schweigen, welche in der That und vor allen Dingen vorhanden sind.

Dieser Ausschussbericht, welcher die Vorschläge für Tarifrevision[1]) geordnet hat, soll uns hier als Unterlage zur Kritik der Tarifrevision nach englischen Verhältnissen dienen.

Der Bericht unterscheidet vier Arten der Tarifcontrole: erstens sofortige Herabsetznng der Tarifsätze, zweitens periodische Revision derselben, drittens absolute Begrenzung der

gesetzlichen Zustandes weiter gegangen ist als im Mutterlande. Nach der Aussage des Directors der Grand Trunk Railway von Canada Ch. J. Brydges (Royal Commission Evid. 1865 qu. 5377—87, 5424—30) hat die Regierung zum Baue der Bahn einen Theil des Capitals hergegeben und einen Antheil an der Verwaltung gehabt; jetzt ist beides beseitigt, es bestehen keine Tarifmaxima, und die Controle des Gouverneurs über die Tarife ist „a dead letter", ein todter Buchstabe.

[1]) Evid. Joint Committee 1872 qu. 87—95, 180—188. qu. 465-70. qu. 891—894. qu. 986—990. qu. 1446—1462. qu. 2079—93. qu. 2294 bis 2308. qu. 3538—85. qu. 3683—96. qu. 4470—73. qu. 7688—7735. Vgl. Evid. Royal Commission 1865—1866 qu. 10800—803. qu. 11234 bis 11253. qu. 12616. qu. 13091—95. qu. 15256—57, 15265—74.

Dividende, viertens Theilung des Ueberschusses zwischen Eisenbahngesellschaft und Publicum.

Die Zeugen, welche Liverpool vor dem Ausschusse von 1872 vertreten, verlangen — wir kennen die Anlässe — eine obrigkeitliche Reduction der Tarifsätze der Bahnen, welche vor dem Parlamente die Verschmelzung nachsuchen, als ein Aequivalent für den Vortheil, welchen die Bahnen aus der Verschmelzung wegen der grösseren Concentration des Betriebes und der daraus folgenden Verminderung der Kosten ziehen werden. Auch ihr Gegner, der Director der London and North Western, erkennt an [1]), dass die meisten bestehenden parlamentarischen Maxima obsolet sind und an deren Stelle neue und vollständigere gesetzt werden sollten. Der Ausschussbericht seinerseits gibt zu, dass, soweit überhaupt mit Reduction der Maxima geholfen werden könne, eine solche Reduction wohl ausführbar sei, und in Fällen wie denen, wo die London and North Western, nach der eigenen Aussage von Cawkwell, ihr Maximum vom Publicum verlange (für Passagiere), könne damit geholfen werden. Dagegen könne auf diesem Wege gegen die Millionen von Differentialsätzen im Güterverkehr, worüber Liverpool hauptsächlich klage, nichts gethan werden. Und in allen Fällen sei der vornehmliche Einwand gegen solche Tarifherabsetzung, dass sie nur temporäre Abhilfe gewähren und der ermässigte Satz alsbald in der Fortentwicklung des Verkehrs zu hoch werde.

Hiergegen ist Folgendes einzuwenden. Es ist nicht richtig, dass durch die auch von dem Ausschussberichte und selbst von Cawkwell als zweckmässig anerkannte Herabsetzung der Maxima in dem gegebenen Falle — gleichwie in zahlreichen andern Fällen — einer Hauptbeschwerde über die Differentialsätze nicht abgeholfen wird: denn zwar kann dadurch der niedrigere Satz, über den geklagt wird, nicht erhöht werden, aber wohl kann der sehr hohe Satz, über den gerade Liverpool klagt, erniedrigt, also die Differenz gemildert und indirect die Bahnverwaltung veranlasst werden, minder generös

[1]) Evid. Cawkwell qu. 6545—49.

in der „Entwicklung des Verkehrs“ zu sein, weil sie (sofern sie) aus den fetten Linien weniger Gewinn zieht.

Zweitens aber ist der Haupteinwand des Ausschusses gerade derjenige Punct, gegen welchen unser Haupteinwand sich richten muss: denn er ist in Wahrheit nichts weiter als ein oft gehörtes Schlagwort politischer Schwäche, menschlicher Schwäche überhaupt, in specieller Form. Soll das wirklich ein Grund sein, keine Tarifermässigung durch die Hand des Staates vorzunehmen, weil dieselbe nicht im Stande ist, einen dauernd mässigen Satz herzustellen? Nein, es ist nichts anders als jenes mit Vorliebe, und an dieser Stelle [1]) wieder, angeführte warnende Beispiel von dem Gesetze für die dritte Classe: man soll gar nichts thun, weil man nicht im Stande ist, Gesetze für die Ewigkeit zu machen [2])! Obenein steht es mit diesen zwischen heut und morgen eintretenden Aenderungen gar nicht so, wie es nach dem Berichte anzunehmen wäre: „ein Tarifsatz, welcher heute der angemessene ist, kann morgen durch vermehrte Sparsamkeit oder durch andere Gründe excessiv sein.“ Geht es in der Wirklichkeit so schnell? In auffallendem Gegensatze dazu stehen die gesetzlichen Maxima, die grossentheils unverändert geblieben sind; in noch grösserem Gegensatze die Bewegung der Tarifsätze, welche wunderbar niedrig sein müssten, wenn von heute auf morgen solche Fortschritte gemacht würden. Wenn Jemand gar nichts thun will, so negirt er die Möglichkeit, „die Welt zu verbessern“; wenn er das Ausführbare nicht entschlossen ergreifen will, so protestirt er gegen die Unausführbarkeit des Ideals: in solcher Weise bemüht sich der Bericht darzuthun, was Niemand bezweifelt, dass eine Tarifrevision niemals allen Tarifbeschwerden und vollständig abhelfen könne, während er den Beweis schuldig bleibt oder vielmehr stillschweigend das Gegentheil zugesteht, dass theilweise dadurch allerdings etwas wesentliches geleistet werden könnte. Un-

[1]) Report p. 34.

[2]) **but the principal objection to immediate reduction as a remedy is, that it is merely temporary.**

zweifelhaft könnte auf Grund der Verkehrsergebnisse eine Revision in den Tarifmaximis vorgenommen werden, welche jedenfalls für die Personentarife und zweitens für einen Theil der geltenden Gütertarife (bei gleichzeitiger Feststellung der Terminals) eine gemeinnützige Ermässigung herbeiführte. Dass dies dann nicht für alle Ewigkeit genügen sollte, versteht sich von selbst.

Die zweite Gattung der Tarifrevision, nämlich die periodisch sich wiederholende, welche der Bericht gleich darauf erörtert, stellt sich ja von selber als die einfache Ergänzung einer sofortigen Maassregel ein. Leider und freilich consequent haben die Berichterstatter hier dieselben Bedenken. „Sollen", fragen dieselben, „bei solcher periodischen Revision die gesetzlichen Maxima oder die geltenden Sätze jeder Eisenbahngesellschaft revidirt werden? Wenn erstere, dann wird der Erfolg gering sein; wenn letztere, dann wird die Revision schwer ausführbar sein und, wenn ausgeführt, einen harten Druck auf die Gesellschaften ausüben können (may bear hardly), indem vielleicht zeitweilige oder experimentelle Tarifermässigungen durch dieselbe stereotyp gemacht werden." Aber in demselben Athemzuge wird zugestanden, wenn es sich nicht um „special rates" handelt, dann ist es ein verhältnissmässig leichtes Ding, eine allgemeine Reduction vorzunehmen. Nun denn, so lasse man die „special rates" liegen und mache eine Reduction, wäre es auch nur eine Reduction der Personentarife, bei welchen die „special rates" kaum eine nennenswerthe Bedeutung haben, und bei deren Ermässigung die grosse Masse der Bevölkerung weit unmittelbarer interessirt ist als bei der Ermässigung der Gütertarife!

Die Frage, bei welchem Puncte die Revision eintreten solle, führt zur dritten Kategorie — Begrenzung der Dividende, dem alten Gedanken, der in der Gesetzgebung der „public companies" und in der ersten Eisenbahn-Act Ausdruck gefunden hat. Hiervon sagt der Bericht: „Die Frage der Begrenzung der Dividende hat kaum die Aufmerksamkeit gefunden, welche sie verdient. Wenn in irgend einem gewöhnlichen Gewerbe der Preis des Producenten übermässig hoch

wird, so stellt sich Concurrenz ein, welche ihn erniedrigt; da die Eisenbahnen Monopole sind, so gibt es in ihrem Falle keinen solchen natürlichen Regulator des Preises, und der Vorschlag, die Dividende zu begrenzen, ist ein Versuch, denselben Zweck durch künstliche Mittel zu erreichen, indem man annimmt, die Beschränkung des Gewinnes solle der Ermässigung der Tarifsätze zu Gute kommen."

Die Bedenken des Berichtes dagegen sind: erstens wird, ohne die eingehendste Controle über die Rechnungsführung der Gesellschaft, die Verwaltung derselben möglichst alle Capitalausgaben zu den laufenden Jahresausgaben schlagen und mit solchen Ausgaben wie überhaupt verschwenderisch sein [1]) in dem Augenblicke, wo die Grenze der gesetzlichen Dividende nahe ist; zweitens wird keine Staatsbehörde sich anheischig machen dürfen, vorher zu bestimmen, welche Tarifermässigung den erreichten Gewinn für die Zukunft gerade auf den gesetzlich zugelassenen Gewinn und nicht tiefer herabbringen werde; das wüssten nur die Eisenbahndirectoren, aber keine Staatsbehörde, es sei denn, dass man ein Maass von „interference" anwendete, welches weder wünschenswerth noch ausführbar sei.

Gegen diese Bedenken führt nun abermals der Bericht selber in der vierten Art der Revision das Auskunftsmittel an. Dieses besteht ganz in der Weise, wie wir es aus der Acte der Liverpool and Manchester kennen [2]), und wie es Cawkwell im Jahre 1872 [3]) für seine Verschmelzungsacte anbietet, in der Theilung des Ueberschusses einer gewissen

[1]) Schon im Jahre 1865 wurde vor der königlichen Commission ein ähnlicher Vorschlag des Vertreters von Liverpool, Clark, dadurch unterstützt, dass die Liverpooler Gasgesellschaft eine solche Beschränkung auf 10 Procent habe und diese keineswegs eludirt werde qu. 204—207. Er sagt qu. 206: The gas companies have not evaded it. As their profits increase, the price of gas is diminished, and the reduction has been, I believe, from 25 to 33 Procent in Liverpool.

[2]) Bd. I, S. 35.

[3]) Evid. 1872 qu. 87—95, 115—117, 262—277. Vgl. Royal Commission Evid. 1866 C. E. Stewart qu. 14767—77.

Dividende zwischen Publicum und Eisenbahngesellschaft. Das Interesse der Eisenbahngesellschaft an höherem Gewinne bleibt dadurch erhalten, und zu gleicher Zeit erhält das Publicum seinen Antheil in Gestalt von Ermässigungen. Aber auch mit dieser Modification erscheint die Maassregel nicht ausführbar, weil es sich immer noch um eine specielle Einsicht in die Verwaltung der Eisenbahngesellschaften handeln würde, wie sie nur die Directoren und Verwaltungsräthe, niemals eine Regierungsbehörde haben könne, damit die richtigen Tarifermässigungen an den richtigen Objecten und in dem richtigen Maasse vorgenommen werden. Wie solle eine solche Behörde sich mit den „Millionen" von Sätzen zurechtfinden? und wo ist der „natürliche" Satz, der nach Clark's, des Liverpooler Zeugen, Vorschlage hierbei als Norm dienen soll[1])?

Es wird anerkannt, dass in Frankreich eine Theilung der Art zwischen Eisenbahngesellschaften und Staat stattfinde und in der einfacheren Form, dass man die Hälfte für den Staat baar in die Staatscasse abführt. Aber das französische „interference" sei in England nicht möglich, welches nämlich dazu gehöre, um in die Rechnungsbücher der Eisenbahngesellschaften einen Einblick zu haben; und die praktische Vereinfachung des Weges, den Staat an dem Gewinne zu betheiligen — wird gar nicht beantwortet. Der Schluss ist, am meisten werde in England vielleicht noch das Odium leisten, welches sich eine reiche Monopolgesellschaft zuziehen würde, die sehr hohe Dividenden trüge: indem sie nämlich unter dem Drucke solches Odiums sich veranlasst sehen könnte, selber so zu handeln, als wäre ihre Dividende gesetzlich limitirt.

Aus dem Ganzen ergibt sich positiv Folgendes. Erstens ist die Polemik gegen unausführbare Ideale überflüssig, weil es praktisch sich nicht darum handelt, sondern um stückweise Maassregeln, die sehr wohl ausführbar sind. Es ist ganz besonders charakteristisch für den Mangel an energischem Willen, dass ein englischer Parlamentsausschuss, der doch sonst die Ausführbarkeit einer Reform nicht von deren systematischer

[1]) Farrer 1872 qu. 7678.

Vollendung abhängig macht, in dem vorliegenden Falle so hyperkritisch und logisch ist. Wollte und könnte man wirklich handeln, so wären alle jene lendenlahmen Distinctionen überflüssig, und man hätte nur, in echt englischer Weise, an irgend einem brennenden Puncte das Messer anzusetzen: also beispielshalber eine Tarifreduction für die dritte Classe.

Zweitens aber stehen wir abermals vor der politischen Frage. Und in ihr steckt der wahre Grund jenes Nihilismus des Ausschusses, der objectiv nicht ein ökonomischer, sondern ein politischer Nihilismus ist. Das abermals von verschiedenen Zeugen angerufene „Government department“, welches die Tarifrevision handhaben soll [1]), zusammen mit der Behauptung Cawkwell's, es sei allerdings möglich, durch eine Regierungsbehörde die Tarife periodisch zu revidiren, und mit der auch von dieser Seite ausgesprochenen Empfehlung eines „fair tribunal“, stellt uns vor die eine grosse Schwierigkeit, das bestehende Verfassungs- und Verwaltungsrecht, die Frage nach wirksamen Vollmachten des Staates gegen die Eisenbahngesellschaften. Nicht das Board of Trade soll es sein, nein, ein sehr hohes Tribunal, welches Ansehen gebietet und Vertrauen erweckt. Ist dies aber etwas anderes als der alte Irrthum jener Vierzigerjahre, da der energische Versuch des Earl Dalhousie misslang und man den Grund des Misslingens darauf zurückführte, dass die Gehälter der Beamten zu niedrig gewesen waren? Und war nicht die Erfahrung damals lehrreich genug, dass die Nachfolger mit zweitausend Pfund erst gar nichts leisteten, dass man sich vielmehr in einer unnützen Selbsttäuschung bewegt hatte [2])?

[1]) Evid. 1872 Rayner qu. 891—894. Forwood qu. 986—990.

[2]) In dem historischen Theile, für welchen — wie für den zweiten Theil — bisher keine monographischen Vorarbeiten vorhanden waren, habe ich mit gutem Grunde unterlassen, auf die unvermeidlichen Lücken in den systematischen Werken über das englische Staatsrecht und die englische Verwaltung hinzuweisen; denn es scheint mir der Billigkeit zuwider, dass die Einzelforschung systematische Leistungen von hohem Verdienste, statt ihnen zu danken, bemäkelt; umgekehrt ist es Aufgabe des Systematikers, sein Ganzes durch die Einzelforschungen

Das ist ja der Punct, auf welchen wir immer zurückgeworfen werden, sobald wir uns nach dem handelnden Staate aus irgend einem Theile der Eisenbahnpolitik umsehen. Ge-

zu ergänzen. Daher hab' ich vermieden, die betreffenden Abschnitte in den Werken von Gneist und Lorenz von Stein zu verbessern — Werken, die trotz einem Dutzend von Arbeitern am Einzelnen (so empfindlich der Mangel auch an diesen heute ist) ihren hohen Werth behalten. Indessen weil mir in dem Augenblicke noch, wo dieser zweite Band dem Abschlusse nahe ist, von der freundlichen Hand des Einen der beiden obengenannten eine Arbeit zugeht, welche dem englischen Behörden-Organismus für das Eisenbahnwesen, sowie dem Clearinghouse eine nähere Erörterung widmet, die bereits aus dem Jahre 1871 datirt, so muss ich das hier erwähnen. Es ist die Sammlung von Aufsätzen „zur Eisenbahnrechtsbildung" von Dr. Lorenz von Stein (Wien 1872, Lehmann und Wentzel), welche einen längern Aufsatz über das englische Clearinghouse enthält (S. 82—131), der das privatökonomisch und juristisch Wichtige jenes Instituts behandelt, welches ich nach dem Charakter meiner Untersuchungen nur kurz zusammengefasst habe, indem ich auf das ausführliche Quellenmaterial verwies. Derselbe Aufsatz enthält aber im Eingange zugleich eine Schilderung des Verhältnisses des Board of Trade und des Railway-Department (S. 85—89) zu den Eisenbahnen, welche, wie es scheint, nur nach der Sammlung der General acts von Bigg gemacht ist und daher, wie sich aus dem historischen Theile dieser Untersuchungen zum Ueberflusse ergibt, ein Bild des wirklichen Zustandes nicht zu bieten vermag. Wenn namentlich L. v. Stein an Gneist berichtigt, ein eigenes Railway-Department bestehe erst durch das Gesetz von 1851, so braucht man nur die Geschichte der Gesetzgebung jener Jahre nachzulesen, um sich zu überzeugen, was für ein Gesetz das war (Bd. I. S. 258); ja, das „Railway-Department" ist niemals ein festes Department nach continentalen Vorstellungen, oder auch nach englischen, gewesen; und bis zur Stunde gerathen die amtlichen Zeugen in Verlegenheit, wenn sie sagen sollen, wer, wo, wie, was das Railway-Department ist. Nicht einmal dem Raume nach existirt ein wirkliches Department: die Eisenbahn-Inspectoren haben ihr Bureau in einem andern Gebäude (1 Whitehall) als das Board of Trade (Whitehall Gardens), und in der That gehören, wie es scheint, die Inspectoren nicht officiell zu dem „Railway-Department", sondern empfangen von diesem nur Weisungen und erstatten Berichte an dasselbe. Das eigentliche „Railway-Department" besteht heute aus einem einzigen jüngeren Beamten, Mr. Malcolm (der unter dem permanent secretary des Board of Trade, Mr. Farrer, steht und amtlich im Namen des Board of Trade mit den Eisenbahngesellschaften verkehrt). — Seit

setzt, der Nutzen einer staatlichen Ordnung der Tarife ist erwiesen, wo ist die staatliche Macht, sie zu handhaben? Und wie entmuthigend lehrreich ist es, zu finden, dass gerade die

Juli 1874 ist an Malcolm's Stelle, wie „Daily News" melden, der Privatsecretär des gegenwärtigen Präsidenten des Handelsamts, Adderley, ernannt und Mr. Malcolm in das Colonial office versetzt.

Es ist hier wohl der passende Ort, gleichzeitig zu bemerken, dass Mr. Malcolm auf die in meinem ersten Bande veröffentlichten Mittheilungen eines Eisenbahndirectors (S. 298—299) mir in einem Schreiben vom 15. Juli 1874 sagt, dieselben seien nicht richtig, und versichert, dass während der fünf Jahre, da er das Amt verwalte, in zwölf Fällen von seiner Seite wegen Ungehorsams gegen das Gesetz Processe vor Gericht wider Eisenbahnverwaltungen anhängig gemacht worden seien, worauf alsbald — mit Ausnahme eines Falles — die Eisenbahnverwaltungen sich gefügt hätten, ehe noch der Process seinen Fortgang genommen. Der eine Ausnahmefall aber sei der mit der Great Western (von welchem Mr. Farrer vor dem Comitee der Lords im April 1873 Mittheilung macht): in diesem Falle sei der Process durch zwei Instanzen gegangen; beide Male sei die Great Western verurtheilt worden, und als Ergebniss des Processes habe das Railway-Department jetzt die Macht in Händen, „suspended over the heads of the Company", sie zur Schliessung eines sehr wichtigen Theiles ihrer Hauptlinie in jedem Augenblicke zu zwingen, wovon man nur deshalb absehe, weil die Great Western sich bereit erklärt habe, eine kostbare Anlage auszuführen, so wie sie die Eisenbahn-Inspectoren verlangt haben. — Hierauf muss ich Folgendes erwiedern. Die beiden erwähnten Fälle sind aller Wahrscheinlichkeit nach älter als die jetzt fünfjährige Wirksamkeit des gegenwärtigen Vertreters des Railway-Departments; doch wenn ich auch selbst von vornherein zugeben wollte, dass beide Fälle sehr übertrieben dargestellt waren (nämlich die Willkür der Eisenbahngesellschaften bei der Eröffnung neuer Strecken), so würde die Art der Darstellung und der Hohn gegen die Staatsbehörde, welcher darin lag, immer noch ein starker Beleg dessen bleiben, was ich beweisen wollte. Aber ich kann nicht zugeben, dass diese beiden Fälle der hohen Wahrscheinlichkeit ermangeln; denn sie stehen zu sehr im Einklange mit den aus allen Urkunden und den eigenen Aussagen amtlicher Personen hervorgehenden Beweisen. Ich habe an passender Stelle in diesem zweiten Bande ausdrücklich auf die Uebereinstimmung aufmerksam gemacht, in welcher sich dasjenige befindet, was Farrer vor dem Ausschusse der Lords im April 1873 sagt, der permanent secretary des Board of Trade und Vorgesetzte des Railway-Department: „wenn die Inspectoren ungünstig berichten, kommt so eine grosse Gesellschaft mit mächtigem Einflusse ins Board of Trade

ausgesprochenen Vollmachten, die speciellen Befugnisse zur Tarifcontrole vergessen oder verwittert sind! Jene Clausel der Liverpool-Manchester-Acte, auf welche sich die Liverpooler

und widersetzt sich, und dann sind höchst unbillige Ausnahmen die Folge" (qu. 1496). Farrer sagt ferner, anknüpfend an den Fall mit der Great Western: „Sie haben die Bahn wider das Gesetz, ohne Erlaubniss des Board of Trade, eröffnet, und sie betreiben sie jetzt wider das Gesetz" (qu. 1501—1502). Uebereinstimmendes sagt der Inspector, Colonel Yolland, vor dem Ausschusse des Unterhauses vom Jahre 1870 aus. Uebereinstimmendes ist reichlich im Verlaufe dieser Untersuchungen zu finden. Jedoch bei anderm Anlass hab' ich schon darauf hingewiesen, worauf Farrer im Jahre 1873 aufmerksam macht, dass die kleinen Gesellschaften sich fügen, die grossen aber ihren „powerful influence" geltend machen. Es ist also in der That wahrscheinlich, dass den kleinen Gesellschaften gegenüber das Gesetz durchgesetzt werden kann, den grossen gegenüber nicht. Ist dem so, dann ist es doppelt schlimm: Ungleichheit des Rechts und Willkür der Grossen. Mr. Malcolm sagt in seinem Schreiben, in jenen elf Fällen hätten die Eisenbahngesellschaften „with the most humble apologies" sich erboten, alles zu thun, was die Behörde von ihnen verlangte. Vergleichen wir mit dieser Mittheilung die Antworten an das Board of Trade auf dessen Unfalls-Circular vom November 1873, so wird die Vermuthung bekräftigt, dass dieselben Verwaltungsräthe, welche in jenem hochfahrenden Grossmachtston an die Behörde schrieben, nicht dieselben sein können, welche „mit den demüthigsten Entschuldigungen sich erboten, alles zu thun, was die Behörde von ihnen verlangte." Auch eine Correspondenz des Board of Trade (die Correspondenz des „Railway-Department" wird geführt durch Mr. Malcolm in der Form: „I am directed by the Board of Trade to..) mit der Lancashire and Yorkshire, welche mir Mr. Malcolm in den letzten Tagen (Ende Juli 1874) zusendet, bestätigt eher meine Behauptungen, als dass sie dieselben widerlegt. Nachdem man im Anfange des Jahres 1872 diese Gesellschaft wiederholt gewarnt hat wegen Nichtbeachtung des Gesetzes von 1871, welches die Anzeige aller Unfälle fordert, sieht man sich nach zwei Jahren endlich veranlasst, eine Klage bei Gericht anzubringen auf Zahlung des Strafgeldes von höchstens £ 20. Darauf antwortet der Secretär der Lancashire and Yorkshire in einem längern Schreiben, welches deutlich verräth, dass der Verwaltungsrath ihm klar gemacht hat, er, der Secretär, habe die Busse zu zahlen: Folge davon ein Ton der Abbitte, welcher den Schmerz des Schreibers — nicht im Auftrage seines Verwaltungsrathes — über die drohende Geldstrafe und nichts weiter zeigt. Darauf umgehende Antwort vom Board of Trade, die Klage sei zurückgezogen, und man fühle sich zufrieden,

Kaufleute so oft berufen und deren ökonomische Ausführbarkeit sie mit dem Vorbilde ihrer Gasgesellschaften beweisen, ist bereits im Jahre 1846 beseitigt worden, damals als die London and North Western durch Verschmelzung mehrerer Linien und auch dieser ersten Linie entstand [1]. In spätern Fällen ist neuerdings eine ähnliche Clausel in Amalgamation-Acts gesetzt worden, um den Widerstand der Bevölkerung des Districtes gegen die Verschmelzung zu besänftigen; so bei

diese Correspondenz dem Parlamente vorzulegen. (Vgl. Return to an Order of the House of Lords 24 March 1874. The Earl de la Warr.) — Es ist — abgesehen von der Freundlichkeit, welche persönlich der Verf. dieser Untersuchungen gegenüber dem Vertreter des Railway Department anzuerkennen hat, — nur hoch zu achten, wenn derjenige Mann, welcher nun einmal dieses Amt führt, es gewissenhaft, soweit er kann, vertritt und dafür einsteht: aber hier ist eine Personenfrage überhaupt nicht im Spiele, sondern es handelt sich um eine weit über einzelne Personen, ja über ganze Ministerien hinausgehende Machtfrage zwischen Staat und Gesellschaft. Nicht die Behörde, nicht das einzelne Cabinet ist Schuld, sondern der gesammte Zustand der Zersetzung und der bedrohlichen Widersprüche zwischen Gesetz und obrigkeitlicher Gewalt, zwischen staatlichem Recht und socialer Willkür. Nicht anzuklagen, nicht zu vertheidigen, sondern zu verstehen — das ist hier die Aufgabe, um die Worte des römischen Historikers in einiger Abänderung zu brauchen. — Die einzige aus persönlichen Rücksichten zu deckende Behauptung der angeführten Stelle ist diejenige, welche sich auf die Stellung des Captain Tyler als Verwaltungsrath der Grand Trunk Railway bezieht: diese Thatsache braucht nicht, weder von einem Eisenbahndirector, noch von der vorgesetzten Behörde bestätigt zu werden: sie ist fortwährend in den Prospectus- und andern Anzeigen der Zeitungen gross gedruckt zu lesen; ob die £ 1000 etwas zu hoch oder zu niedrig sind, darauf kommt es nicht an; die Thatsache selber ist arg genug. Dass ich weit entfernt gewesen bin, „deutsche Sittlichkeit“ als den selbstverständlichen weissen Hintergrund für die schwarze „englische Corruption“ zu nehmen, das hab' ich an andrer Stelle, wenn es noch nöthig war, sehr vernehmlich geäussert. Umgekehrt vielmehr: die englische Oeffentlichkeit, welche, sobald einmal ein Missstand ihr verfällt (nicht jeden Wochentag macht Gott die Zeche, auch nicht in England), denselben einer schonungslosen Kritik unterzieht, ist ein Schutzmittel, welches wir zu einem wesentlichen Theile wegen seiner dürftigen Entwicklung bei uns noch entbehren.

[1]) Royal Commission. Evid. 1866, Cawkwell qu. 11456.

der Great Western [1]), der Lancashire and Yorkshire [2]). Die letztere hat in einer Verschmelzungsacte vom Jahre 1859 die Clausel, dass nach einer Durchschnittsdividende von 8 Procent in drei aufeinander folgenden Jahren eine Tarifrevision eintreten soll. Gegenwärtig ist dieselbe nahe an solchem Durchschnitte: aber an eine Ausführung der Revision ist bei Erreichung desselben nicht zu denken. Denn erstens [3]) werden die Schwierigkeiten der Ausführung schon im Allgemeinen für enorm gehalten; zweitens ist die Bestimmung so gefasst, dass die revidirten Tarifsätze unter keinen Umständen niedriger sein dürfen als diejenigen, welche die Gesellschaft im Jahre 1850 zu erheben gesetzlich autorisirt war; nun ist es so gut wie gewiss, dass die gegenwärtig erhobenen Sätze nicht höher sind als die im Jahre 1850 ihr gesetzlich erlaubten, womit jeder praktische Werth einer Revision fortfällt.

Dennoch erscheinen, durchaus im Einklange mit der ganzen Eisenbahnpolitik des letzten Menschenalters, derartige specielle Revisionsvollmachten nur als ein specieller, aber mit nichten für die Praxis wirksamer Ausdruck des schlummernden, ob auch niemals vernichteten Rechtes zur Revision der Tarife im Geiste des alten Verwaltungsrechtes der Turnpike trusts.

Ehe ich diesen Abschnitt schliesse, muss ich mir einen Seitenblick erlauben auf die bereits im Eingang des zweiten Capitels [4]) angedeutete Analogie der Revisions-Clausel im preussischen Eisenbahngesetze vom 3. November 1838. Dieselbe lautet (§ 33) [5]): „Sofern nach Abzug der das Transport-

[1]) Evid. 1865. Sturge qu. 815. Bei der Verschmelzung der Great Western mit der West Midland.

[2]) Evid. Royal Commission 1866 qu. 13091. 13241—252. cf. Appendix Evid. 1872 p. 765.

[3]) Schreiben von Mr. W. R. Malcolm an den Verfasser vom 13. Mai 1874.

[4]) Bd. II. S. 45.

[5]) Vgl. Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes, aufgestellt im Reichs-Eisenbahnamt, Berlin 1874, Motive p. 60.

Unternehmen betreffenden Ausgaben, einschliesslich des in dem Statute mit Genehmigung des Ministeriums festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufene Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als 10 Procent des in dem Unternehmen angelegten Capitals ergibt, müssen die Fahrpreise in dem Maasse herabgesetzt werden, dass der Reinertrag diese 10 Procent nicht überschreite."

Wie bereits an früherer Stelle bemerkt, verweist diese Clausel mit vieler Wahrscheinlichkeit auf die englischen Vorbilder; denn es wäre ein merkwürdiges Ungefähr, wenn unabhängig von solcher Nachahmung derselbe Dividendensatz zusammen mit demselben Gedanken der Tarifrevision bestimmt worden wäre, ein Ungefähr, welches desto weniger Wahrscheinlichkeit hat, weil andere Bestimmungen desselben Gesetzes auf eine Nachahmung des englischen Musters hindeuten. Die Feststellung dieses Ursprungs [1]) ist darum von Wichtigkeit, weil dadurch die eigenthümliche Interpretation, nach welcher jene Clausel gehandhabt worden ist, umsomehr erschüttert wird. Es war nämlich in den englischen Acts (für die Public Companies, für die Liverpool and Manchester u. s. w.) niemals zweifelhaft, dass es sich um die Höhe der Dividende des Ertrages von dem im Unternehmen angelegten Actiencapital handelte, und thatsächlich haben die Revisionen der Gaspreise nach diesem Princip stattgefunden. Nun finde ich, dass die preussische Verwaltung jene Clausel des Gesetzes von 1838 niemals zur Ausführung gebracht, obwohl eine Anzahl von preussischen Bahngesellschaften lange Jahre einen Gewinn gemacht hat, welcher weit über 10 Procent hinausging. In der That [2]) ist in Betreff der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-

[1]) Ich habe leider bisher keine eignen Studien darüber machen können und in andern Schriften nichts Befriedigendes gefunden. Die nützliche Schrift des Herrn Landrath Schreiber, die Preuss. Eisenbahnen und ihr Verhältniss zum Staat 1834—1874, Berlin 1874, S. 6—7, gibt nur einen kurzen allgemeinen Abriss des Gesetzes.

[2]) Die Anklagen gegen die Berlin-Anhaltische Bahn nebst einer desfallsigen Petition an den Herrn Handelsminister und dessen Rück-

gesellschaft diese Frage in einer Beschwerde an das preussische Handelsministerium angeregt worden. Der landwirthschaftliche Verein für die Kreise Delitzsch und Bitterfeld, zusammen mit drei andern landwirthschaftlichen Vereinen der benachbarten Kreise, reichte am 20. October 1872 eine Petition ein, worin er unter Hinweis auf eine ältere Beschwerdeschrift vom Jahre 1868 eine Anzahl von Klagen vortrug und zur Abhilfe derselben sich namentlich auch auf die Bestimmung des Gesetzes von 1838 berief, welche eine Tarifermässigung bei 10 Procent Dividende auferlegt, während die von der Anhaltischen Bahn gezahlte Dividende 18 Procent betrage [1]). In der Antwort vom 4. Februar 1873 sagt nun hierüber der Handelsminister:

„Den Ausführungen des Vorstandes, betreffend die §§ 29 bis 33 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838, vermag ich nicht beizupflichten. In § 29 Pos. 4 wird den Bahnunternehmern ein Reinertrag von 10 Procent von dem „Anlage-Capital“ und in den §§ 32 und 33 von dem „in dem Unternehmen angelegten Capital“ zugebilligt. Diese Bestimmung muss meines Erachtens dahin interpretirt werden und ist bisher von der königlichen Staatsregierung dahin interpretirt worden, dass zu dem in Frage kommenden Capital nicht nur die durch die Begebung der Stammactien, sondern auch die durch die Verausgabung von Prioritäts-Obligationen erhobenen und auf das Unternehmen verwendeten Geldsummen zu zählen sind [2]).

Mir will scheinen, dass diese Interpretation der Gesetzesbestimmung erstens der Analogie ihrer Entstehung, zweitens dem Sinne des Wortlautes, nach seiner wirthschaftlichen und im Leben üblichen Bedeutung, drittens der Billigkeit widerspricht.

äusserung, herausgegeben vom landwirthschaftlichen Verein der Kreise Delitzsch und Bitterfeld. Delitzsch 1873. Eine sehr lesenswerthe Schrift; aber wie viel erspriesslicher für die leidenschaftslose Feststellung der Wahrheit wäre es, wenn man solche Beschwerden und die Vertheidigung vor ein öffentliches Tribunal zöge nach englischem Vorbilde!

[1]) a. a. O. S. 53.

[2]) a. a. O. S. 60.

Erstens was die Analogie anlangt, so habe ich oben bereits erwähnt, dass in England das (sehr wahrscheinliche) Muster der preussischen Gesetzesbestimmung niemals in irgend einem andern Sinne verstanden worden ist, als dass die Höhe der Dividende vom Actiencapital gemeint sein solle.

Zweitens was den Sinn der Worte anlangt, so ist man sonst niemals in Zweifel darüber, dass der Ertrag des Anlagecapitals lediglich den Ertrag des von dem Unternehmer in dem Unternehmen angelegten Capitals bedeutet, welcher gerade dadurch erhöht wird, dass es gelingt, mit einem möglichst kleinen Unternehmercapital und mit möglichst ausgedehntem Credite, zu möglichst niedrigem Zinse, das Unternehmen zu betreiben. Noch niemals hat ein Handelshaus, eine Bank oder eine Eisenbahn (ausserhalb des Bereiches dieser Interpretation) den Ertrag ihres Anlagecapitals so berechnet, dass sie ihren eignen Gewinnsatz mit dem für geliehene Capitalien gezahlten Zinse summirte und daraus den Durchschnitt zog: denn dies würde den wirklichen Ertrag geradezu auf den Kopf gestellt haben. Je höher der Ertrag des in einem Unternehmen angelegten Capitals ist, um so leichter wird es, grosse Anleihen zu machen und grosse Summen zu niedrigem Zinse aufzunehmen. Ganz dasselbe wie bei allen Unternehmungen ist der Fall bei Eisenbahnunternehmungen: je blühender ihr Verkehr, je grösser der Ertrag ihres Anlagecapitals, d. h. des Capitals ihrer Unternehmer, um so mehr können sie auf Obligationen borgen und desto wohlfeiler bekommen sie auf Obligationen geborgt. Aber dies hat wechselwirkend den Erfolg, dass die Bahngesellschaft auf das relativ kleiner werdende Unternehmercapital einen desto höheren Ertrag vertheilt, weil das Unternehmen zum grossen Theile mit geborgtem Capitale erweitert und betrieben wird[1]). Ja, hier trifft der privatwirthschaftliche Nutzen der Bahngesellschaft mit dem volkswirthschaftlichen

[1]) Vgl. Wm. T. Mulvany, Deutschlands Eisenbahntariffrage, als Referat für den Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, Düsseldorf, im Januar 1874, S. 5.

Interesse zusammen, welches darin liegt, dass ein möglichst grosser Theil der Capitalien gesicherte Anlage habe und das Risico von Gewinn und Verlust auf einen möglichst kleinen Theil des Capitals beschränkt sei. Wie kann man nun den Ertrag des Anlagecapitals, welcher den Unternehmern bis zu einer Tarifrevision zustehen soll, aus einer Vermengung der Prioritätsobligationen, der Schulden der Unternehmer, mit dem Unternehmercapital herausrechnen wollen!

Hierzu kommt drittens die handgreifliche Billigkeit und der Geist des Gesetzes. Es handelt sich darum, bei Erreichung eines gewissen hohen Gewinnsatzes, als welchen man 10 Procent betrachtet, die Ansprüche des Gesammtwohls an die Unternehmer der Eisenbahnen geltend zu machen, die dahin gehen, dass der Tarif bei Ueberschreitung des Gewinnsatzes ermässigt werde. Welchen Sinn hat es, diesem Anspruche gegenüber, dass gegen die nun thatsächlich durch eine lange Reihe von Jahren erzielte Dividende von 12—20 Procent und darüber, welcher das Gesetz jene Concession an den öffentlichen Nutzen zumuthet, der Zins der Obligationen abgerechnet wird, der damit gar nichts zu thun hat. Der Gläubiger der Obligation hat seinen festen Zins, wie jeder Zinsgläubiger; er hat auf diesen stipulirten Zins hin sein Capital dargeliehen: was soll eine Hineinrechnung dieses Zinses in den Gesammtertrag, um die Tarifermässigung aufzuhalten? Und sind denn nicht zehn Procent eine billige Höhe für das Unternehmercapital, auf welche zu beschränken sowohl das Gesetz als die Praxis des Gesetzes im Dienste des gemeinen Nutzens ein hinreichendes Recht hat? In der That hat in England[1]) diese Höhe der Dividende jederzeit — dies ganze

[1]) Wenn Mulvany in seiner eben angeführten höchst verdienstvollen Schrift S. 15 die Bestimmung des preussischen Eisenbahngesetzes wegen der Tarifermässigung bei 10 Procent Dividende als einen Fehler aus dem Grunde bezeichnet, weil dadurch niedrige Tarife bei den Eisenbahnverwaltungen gewissermaassen in den Bann gethan worden seien, so könnte diese Annahme nur dann richtig sein, wenn die abstracte Bestimmung, von der man kaum Kenntniss gehabt hat, in der That fähig gewesen ist, einen Einfluss auf die Tarifbildung der Eisenbahn-

Jahrhundert hindurch — als eine billige Maximalhöhe für speculative Unternehmungen gegolten; immer wieder ist man in gesetzlichen Bestimmungen auf die traditionellen 10 Procent Maximaldividende (so auch im Gesetze von 1844) zurückgekommen; und die Vorstellung ist gegenwärtig mit diesem billigen Maximum so verknüpft, dass im Publicum die Meinung herrscht[1], es bestehe wirklich ein Gesetz, welches die Eisenbahndividende auf 10 Procent beschränkt. Dass dies sogar der Director einer der grössten und blühendsten englischen Eisenbahnen aussagt[2], beweist jedenfalls den thatsächlichen Zustand, dass man in England — in England, sage ich, über dessen Corruption sich Leser des ersten Theils dieser Untersuchungen bereits „an die Brust geschlagen" haben[3]) — eine dauernde Höhe der Eisenbahndividende oberhalb zehn Procent heute für unmöglich hält.

Ich wollte diesen Seitenblick mir an dieser Stelle gestatten, theils weil die Frage sich nahe an die erörterten englischen Verhältnisse anschloss, theils aber auch, damit der Sinn meiner Untersuchungen über englische Thatsachen deutlicher verstanden werde. Sie haben mit nichten die Bestimmung, wie ich für vernünftige Leser wohl kaum zu bemerken brauche, ein — zumal heutigen Tages überflüssiger

verwaltungen auszuüben. Mulvany behauptet dies von dem Standpuncte aus, dass in Wirklichkeit eine Ermässigung der Tarife bis zu einer gewissen Grenze den Gewinn erhöhen und nicht erniedrigen müsse, was unzweifelhaft richtig ist; aber über diese Grenze hinaus hört das doch auf, und welches die Grenze sei, ist offenbar nur im gegebenen Falle zu finden. Jedenfalls müsste jene Bestimmung in Mr. Mulvany's Vaterlande, woher sie entlehnt ist, wo sie lebendig geworden und selbst bei den Eisenbahnen bis heute einen mittelbaren Einfluss ausgeübt hat, eher den befürchteten Schaden angerichtet haben als in Preussen, wo sie missdeutet und völlig begraben worden ist.

[1]) Report Joint Committee 1872 p. 36.

[2]) Allport Evid. 1872 qu. 469: I think it is pretty well understood, in fact there is an Act of Parliament, which limits the dividends to 10 p. cent. Vgl. Royal Commission Evid. 1866. O'Brien qu. 12292: Mr. Hudson used to say, that 10 p. Cent was a constitutional dividend.

[3]) Bremer Handelsblatt 14. März 1874.

— Beitrag zur nationalen Selbstüberhebung zu sein, sondern im Gegentheile zur ernsten Einkehr aufzufordern. Das ist ihre „praktische" Aufgabe.

Mit der letzten Erörterung aber gelangen wir dazu, die Höhe und Entwicklung der Eisenbahndividenden in England zu prüfen.

3. Es ist schon im Voraus darauf hingewiesen worden, dass wir an der Höhe der Dividende zu erkennen vermögen, inwieweit die dem Publicum auferlegten Sätze in ihrer Gesammtheit „billige" gewesen sind. Die ganze Gerechtigkeit des Verhältnisses, in welchem sich ein Unternehmer oder eine Classe von Unternehmern gegenüber dem wirthschaftlichen Verkehre befindet, ruht auf der Voraussetzung, dass die Leistungen für einen Preis dargeboten werden, welcher einen unter gegebenen Umständen üblichen „billigen" Gewinn abwirft. Diese allgemeine Gerechtigkeit wird dadurch im Wesen nicht erschüttert, dass die Unternehmer im eigenen Interesse und zugleich im Interesse der Gesammtheit zweckmässigere Preise hätten verlangen sollen, oder dass sie die verschiedenen Preise für ihre verschiedenen Leistungen in ein anderes Verhältniss zu einander hätten setzen sollen. Es mag also unerwiesen sein, inwieweit die englischen Eisenbahnverwaltungen Versäumnisse gegen ihren eigenen Gewinn und gegen das Interesse der Volkswirthschaft begangen haben, indem sie zu zähe an bestehenden Tarifsätzen festhielten; es mag ferner sich schwer bestimmen lassen, inwieweit die Empfänger dieser oder jener besonderen Leistung gegen die Empfänger einer andern Leistung derselben Bahnverwaltung (Differentialsätze, Güterclassen, Personenclassen) Ungerechtigkeit erlitten haben: so bleibt doch die Frage eine für sich allein wichtige, ob die Gesammtheit der Preise, welche der Verkehr gezahlt, in einem billigen Verhältnisse zu der Gesammtheit der Kosten gestanden hat, — eine Frage, über welche die Dividende den einzigen Aufschluss bietet in Ermangelung tiefer führenden Materials.

Zusammenstellungen der Gewinne, welche die Canalgesellschaften im Anfange dieses Jahrhunderts machten, haben uns

bereits im Eingange dieser Untersuchungen gezeigt [1]), dass bei einer Anzahl von Canälen der Gewinn ausserordentlich hoch, bei andern null, der Durchschnitt, gebildet aus beiden Extremen, genügend war. Achtzig Canalgesellschaften gaben im Jahre 1825 auf ein Gesammtcapital von $13^1/_5$ Mill. £ etwa $5^3/_4$ Procent Dividende, darunter 23 Gesellschaften mit $3^3/_4$ Mill. gar keine Dividende, aber auf dem andern Extrem 10 Gesellschaften mit $1^1/_8$ Mill. 28 Procent. Einzelne Canäle gaben gar bis auf volle 100 Procent, und ihre Antheile standen im Curse auf 2000 bis 2300 Procent. Den höchsten Curs erreichten damals wohl die Antheile des Loughborough Canal, welche bis auf 4300 £ und darüber für eingezahlte 142 £ gingen [2]).

Im Jahre 1836 waren die Dividenden und Curse der Canäle noch wenig erschüttert. Nach einem in dem achtbaren Buche von Kleinschrod [3]) mitgetheilten Curszettel vom 16. Januar 1836 waren dieselben folgende.

Am höchsten standen die Antheile dieser Canäle und zahlten Dividenden:

Canal	Curs	Divid.
Coventry	807 Procent	46 £
Erewash	400 „	40 „
Forth and Clyde	590 „	25 „
Grand Junction	$225^1/_2$ „	12 „
Glamorganshire	275 „	$13^2/_3$ „
Leeds and Liverpool	$517^1/_2$ „	20 „
Loughborough	1250 p. 142	110 „
Mersey and Irwell	580 Procent	25 „
Oxford	555 „	30 „

1) Bd. I, S. 24—26.

2) Evid. Joint Committee 1872 Allport qu. 4348; sie standen 1872: unter £ 200. Vgl. Evid. Royal Commission qu. 540—542.

3) Grossbritanniens Gesetzgebung über Gewerbe, Handel und innere Communicationsmittel, statistisch und staatswirthschaftlich erläutert von C. Th. Kleinschrod, Ministerialrath im königlich baierischen Staatsministerium der Finanzen. Stuttgart und Tübingen 1836. S. 474—476.

Canal	Curs	Dividende
Stafford and Worcester	680 p. 140	36 „
Stroudwater	525 p. 150	24 „
Trent and Mersey	620 p. 200	$32\frac{1}{2}$ „.

Und die Mehrzahl der übrigen Canäle gab Dividenden von 4 bis 10 Procent und stand im Curse von 60 bis 200 Procent. Nur eine Minderzahl der 80 Canalgesellschaften, welche sich auf dem Curszettel befinden, nämlich 24 Canäle, gab geringe Dividenden oder gar keine, 3—0 Procent, und stand im Curse entsprechend niedrig.

Zur selben Zeit aber war das Eisenbahnsystem noch in seinen ersten Anfängen. Jener selbe Curszettel enthält die Cursnotirungen nur von 7 Eisenbahngesellschaften, welche Dividende gaben und zwar

	Actiencapital	Curs	Divid.
Liverpool and Manchester	£ 510,000	220 Proc.	9 Proc.
Stockton and Darlington	„ 100,000	240 „	8 „
London and Greenwich	„ 80,000	101 „	5 „
Warrington and Newton	„ 530,000	112 „	4 „
Forest of Dean	„ 125,000	62 „	3 „
Severn and Wye	„ 188,100	35 „	2 „
Leicester and Swannington	„ 125,000	98 „	2 „.

Aus diesen Anfängen entwickelten sich die Eisenbahngesellschaften als gewinnbringende Unternehmungen in die vierziger Jahre hinein rasch weiter, bis sie in der Speculationsperiode von 1844—1845 den Gipfel der Prosperität erreichten — einen Gipfel, welchen sie nach dem jähen Falle in dem darauf folgenden Jahre bis zur heutigen Stunde nicht wieder erreicht haben.

Im Jahre 1842[1]) betrug nach amtlichen Ausweisen die durchschnittliche Dividende der 36 hauptsächlichen Eisenbahnen (zusammen 1356 miles mit 33 Mill. Actiencapital) $5\frac{3}{4}$ Procent für das Jahr; davon gaben

$\frac{1}{4}$ Mill. £ eine Dividende von 15 %
8 „ „ „ „ 10 „

[1]) Bd. I, S. 126.

5¾ Mill. £	eine	Dividende	von	6—7 %	
3	„	„	„	„	5—6 „
16	„	„	„	„	0—5 „.

Der Curs der Antheile war im Durchschnitte 105 für 100.

Bis Ende 1845 ging die Entwicklung aufwärts weiter, zumal in den Cursen: letzteres unterstützt durch den Capitalüberfluss und die damit verbundene Speculationslust, welche sich in der Steigerung aller andern Werthpapiere kundgab[1]:

	Nov. 1841	Nov. 1844
3 % Consols	89 %	100 %[2])
Antheile der Bank of England	163 „	206 „.

In denselben Jahren stiegen die Actien der Great Western von 77 für 65 (November 1841) auf 139 für 65 (November 1844), der London and Birmingham von 155 für 90 auf 219 für 90[3]).

Nach einem Curszettel aus dem September 1845[4]) standen damals die Antheile der 25 hauptsächlichen Eisenbahnen durchschnittlich fast auf 190 Procent (für eingezahlte £ 7714 der Antheilstücke der 25 Bahnen war der an der Börse gezahlte Preis £ 3324); am höchsten standen die Antheile der Manchester and Leeds, für eingezahlte £ 76 ein Curs von £ 215, dann am nächsten die Antheile der Stockton and Darlington, welche 15 Procent Dividende gab, für eingezahlte £ 100 ein Curs von £ 275.

Eine im Anhange der Zeugenaussagen vor dem Ausschusse von 1853 mitgetheilte Zusammenstellung der 23 haupt-

[1]) Die Geschichte und Bestimmung der Preise 1793—1857, von Th. Tooke und W. Newmarch, deutsch von C. W. Asher, Bd. I, 1858. S. 542.

[2]) Der einzige Zeitpunct in diesem Jahrhundert, wo 3 % Consols al pari standen. Galt, Railway Reform 1865, p. 140.

[3]) Tooke-Newmarch a. a. O., vgl. Gladstone's Angaben im Unterhause am 8. Juli 1844 oben Bd. I, S. 153. Great Western waren 13. April 110, 29. Juni 123.

[4]) Bei Galt, Railway Reform 1865, p. 119.

sächlichsten Bahnen[1]) zeigt, dass deren Gesammtactiencapital von 38 Mill. £ rund mit 60 Mill. auf dem Markte bezahlt wurde[2]), d. h. gegen 159 Procent im Durchschnitte: darunter hatten die Antheile der London and North Western (Antheilscapital $12^1/_2$ Mill. £) einen Curs von 181 Procent; die Great Western (Antheilscapital 4 Mill. £) einen Curs von 250 Procent; die London and South Western (2 Mill. £) auf 194 Procent; die Eastern Counties ($2^3/_4$ Mill. £) 122 Procent; London and Brighton ($2^1/_3$ Mill. £) 129 Procent; die Midland ($5^1/_6$ Mill. £) auf 110 Procent; die South Eastern ($2^1/_3$ Mill. £) auf 106 Procent; die York and Berwick ($1^1/_2$ Mill. £) auf 190 Procent.

In jenem Durchschnitte von 159 Procent für die 23 Bahnen fehlen die hohen Extreme der Stockton and Darlington und der Manchester and Leeds.

In Wechselwirkung trieb in jener Periode hochgehender Unternehmungslust der gute Ertrag der ersten Anlagen neue Anlagen hervor, und der hohe Curs der Antheile lockte neue Käufer und neues Capital heran. Das ist eben das Bezeichnende einer Zeit der Ueberspeculation, dass, während in ruhigen Zeiten der hohe Preis in jedem Augenblicke eine abstossende Wirkung übt, welche von Tag zu Tag das Gleichgewicht der Preise herstellt, in aufgeregten der hohe Preis anziehend wirkt und die Rückwirkung sich gleichsam aufspart, um nach Jahresfrist, nach mehreren Jahren, in einem ungeheuern Stosse ihr Recht zu fordern. Je gesünder, vernünftiger die Speculation, um so kleiner sind die Wellen, um so dichter an einander ist Auf- und Absteigen von Tag zu Tag — je ungesünder, je wilder sie ist, desto einseitiger hält sie in einer Richtung an, um ebenso einseitig die gleichsam unterdrückte tägliche Bewegung abwärts in einer grossen summarischen Abrechnung vollziehen zu müssen. In der Periode des Aufsteigens scheint Alles sich die Hand zu reichen, was dem Aufsteigen günstig ist, das Eine das Andere tragend.

[1]) Evid. Select Committee 1853, fifth Report Appendix p. 237.
[2]) Vgl. oben Bd. II, S. 5.

So war in jenen Jahren, in welchen wie niemals zuvor und niemals hernach die Eisenbahnspeculation blühte, der Ertrag der zuerst in Angriff genommenen Bahnstrecken, der Capitalüberfluss, die Unternehmungslust, die neue Anlage von Eisenbahnen, zum grossen Theile durch Ausdehnung der schon vorhandenen Bahnunternehmungen, alles in einander verwachsen und verwickelt, bis mit der Krisis des Frühjahrs 1846 das ganze glänzende Bild verschwand und nun mit einem Male Schlag auf Schlag folgte. Nicht genug an dem grossen Rückschlage, welcher durch die überspannte Neigung zu Capitalanlagen damals hervorgerufen wurde, folgte im Jahre 1848 der empfindliche Eindruck der Pariser Revolution, welcher die Consols von 90 auf 80 Procent herabdrückte [1]. Im Laufe dieses Jahres nahmen die Dividenden der Eisenbahnen ferner ab, die Antheile fielen, die schuldigen Einzahlungen wurden immer drückender, das Misstrauen in Eisenbahnunternehmungen immer grösser — eine Erscheinung, welche in Deutschland gleichzeitig eintrat. Ein Artikel des „Economist“ schätzte damals [2] das eingezahlte Actiencapital auf 200 Mill. £, wofür die Inhaber mindestens 250 Mill. bezahlt hätten, und deren Werth im October 1848 nicht mehr als 150 Mill. betrug. „Der Hauptgrund“, heisst es in jenem Artikel, „der seit einem Jahre die Eisenbahnactien so heruntergedrückt, liegt in der einfachen Thatsache, dass man weit mehr Unternehmungen begonnen hat als die zur Vollendung erforderlichen Mittel reichen. Jede Einzahlung, welche die schon erschöpften Actien-Inhaber machen sollten, hatte zur Folge, dass entweder die betreffenden Actien selbst verkauft wurden, um der Einzahlung zu entgehen, oder dass man andere Actien verkaufte, um die Mittel zur Zahlung herbeizuschaffen. Mochte nun das Eine oder das Andere geschehen, jedenfalls nahm die Zahl der Verkäufer immer zu und die der Käufer ab, und hieraus entstanden noch weitere gewichtige Folgen. Man war bei jenen Speculationen weit über die eigenen Mittel hinausge-

[1] Tooke-Newmarch 1859 Bd. II, S. 92—95.

[2] 21. October 1848 bei Tooke-Newmarch II, S. 95.

gangen; wer 10,000 £ besass, zeichnete für 40,000 und besorgte 30,000 von seinem Banker, der sich durch jene 10 für gedeckt hielt. Fielen aber die Actien so, dass dieses Activum zu schwinden drohte, so verkaufte der Banker, und wenn dieser auch sein Geld erhielt[1]), so verlor doch der Eigenthümer sein ganzes Vermögen, obgleich seine Actien nur 25 Procent gefallen waren."

Das leitende Eisenbahnjournal gab für das erste halbe Jahr von 1848 die Dividende für das damals in fertigen Eisenbahnen angelegte Antheilcapital von $148\frac{1}{2}$ £ auf durchschnittlich kaum $3\frac{2}{3}$ Procent an[2]).

Dann folgte im Februar 1849 die Entdeckung von Hudson's „malversations" [3]); und „Enthüllungen" auf Enthüllungen folgten im Frühjahr und Sommer desselben Jahres. Am Ende September 1849 schrieb Herepath's Railway Journal: „der Rückblick auf das dritte Viertel von 1849 gewährt das traurigste Bild, das wir jemals unsern Lesern vorzuführen gehabt haben". Schrecken und Verwirrung bemächtigten sich jetzt völlig des Eisenbahnactienmarktes; die besten Linien fielen im Curse, die Antheile der London and North Western

[1]) Vgl. aber, wie durch den ferneren Cursrückgang im Jahre 1849 auch die Eisenbahn-Leihbanken (Exchange-Banks) in Schottland, welche 1845 entstanden waren, im Jahre 1849 sämmtlich zu Grunde gingen. Tooke-Newmarch Bd. II, S. 178—179.

[2]) Bd. I, S. 363.

[3]) Tooke-Newmarch II, S. 97—98. Unter englischen Eisenbahndirectoren gilt Hudson noch heute als ein tragischer Held, welcher für fremde Schuld habe büssen müssen. Eine Verherrlichung von Hudson's Talent und Character enthält John Francis, a History of the English Railways 1820—1845, London 1851, vol. II, p. 198—241. Vgl. Hudson's eigene Vertheidigungsrede im Unterhause 9. Febr. 1854 (M. P. für Finsbury), er sei rein in seiner ganzen Laufbahn — er habe vor einer Jury im Processe sich gerechtfertigt, und sein Name werde von der Nachwelt in Ehre genannt werden — er habe „known what it is to live in popularity and to enjoy the smiles of the world and I have had a bitter reverse to bear — I hope I bear it with fortitude with which a man conscious of his innocence should bear it."

im September allein um 20 Procent. Man schätzte den Verlust, welchen durch den Cursrückgang im September 1849 die Inhaber von Eisenbahnantheilen erlitten, auf 180 Mill. £. Es zeigte sich [1], dass Hudson bei allen Linien von Anfang an der grössten Täuschungen sich schuldig gemacht, dass seine Dividenden von 10 Procent durch eigenmächtige Aenderungen in den Büchern oder nach dem damals zuerst gebrauchten Ausdruck eines seiner Helfershelfer „durch ein Zurechtkochen (cooking) der Abrechnungen, um den Dingen einen angenehmen Geschmack zu geben", herbeigeführt waren, dass die gesammte Verwaltung in der grössten Unordnung sich befand.

Nur langsam besserte sich die Lage in den nächsten Jahren; vor der Hand litten die Eisenbahngesellschaften lange an der Ueberbürdung mit neuen Anlagen, durch die sie im Rennen der Jahre 1844—45 wetteifernd wider einander ihr Netz ausgedehnt hatten.

Ein Bild der Entwicklung in den Jahren 1846 bis 1853 [2]) geben die folgenden Curse [3]) vom 1. Januar jedes Jahres:

	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
London and North-Western . . p.Cent	215	196	150	125	109	123	118	127
Great Western . „	195	150	105	93	58	77	86	96
South Western . „	150	170	120	80	61	66	87	92
Midland „	150	130	107	85	45	47	57	81
London and Brighton „	135	118	82	62	80	87	95	109
South-Eastern . „	120	120	90	72	57	66	64	84
York and North-Midland . . . „	210	190	144	110	34	44	44	60
	168	153½	114	89½	63½	73	79	92½

[1]) Tooke-Newmarch II, S. 176.

[2]) The Stock Exchange are very close investigators with respect to their relative value to each other Evid. M. Huish 1853 qu. 1267.

[3]) Tooke-Newmarch II, S. 175—177.

Die Erträge der Eisenbahnantheile aber waren [1]), neben den Zinsen der Obligationen und Prioritätsactien:

Erhobenes Capital überhaupt.	Jahr.	Proc. vom Capital			Zinsen auf		
		Prior.-Actien.	Oblig.	Actien.	Prior.-Actien.	Oblig.	Actien.
Mill. L.					Proc.	Proc.	Proc.
229.7	1849	8.7	22.2	69.1	5.63	4.67	1.88
240.3	1850	14.6	22.8	62.6	5.61	4.60	1.83
248.2	1851	14.1	20.—	65.9	5.26	4.54	2.44
264.1	1852	14.8	24.2	61.—	5.21	4.18	2.40
273.3	1853	15.7	23.8	60.5	5.—	4.14	3.5

Die grosse Capitalhäufung der Anlagen der einzelnen Eisenbahngesellschaften in dem Zwischenraume vom Jahre 1845 bis 1853 ergibt sich aus Folgendem [2]).

Das eingezahlte Actien-Capital betrug Mill. Pfd. St.

	1845	1853
Great Western	4	$8\frac{1}{6}$
London and North Western	$12\frac{1}{2}$	$20\frac{1}{5}$
London and South Western	2	$6\frac{3}{4}$
London and Brighton	$2\frac{1}{3}$	$4\frac{2}{3}$
Manchester and Sheffield	$\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{3}$
Midland	$5\frac{1}{6}$	$9\frac{1}{8}$
South Eastern	$2\frac{1}{3}$	$7\frac{1}{2}$
York and Berwick	$1\frac{1}{2}$	$2\frac{3}{4}$
York and North Midland	1	3
	$31\frac{7}{12}$	$65\frac{1}{2}$

Jene neun hauptsächlichen Bahnen hatten also im Durchschnitt ihr Actiencapital reichlich verdoppelt (die vorstehende Uebersicht sowie der Grundsatz des Parlaments, welcher die Summe des Anleihecapitals auf ein drittel beschränkt, ergibt zugleich, dass dies wesentlich auch das Verhältniss der Zunahme für das sonst aufgenommene Capital war), — mit welchem

[1]) Tooke-Newmarch II, S. 172.

[2]) Das schon angeführte statement im Appendix fifth Report 1853 p. 237.

Erfolge für den Gesammtzinsfuss (1848: 3.64; 1849: 1.88; 1859: 1.83; noch 1853: 3.50), an welchem diese Bahnen theilnahmen, haben die obigen Angaben gezeigt.

Das Actiencapital der in dem parlamentarischen Ausweise von 1853 aufgeführten 23 Eisenbahngesellschaften, welches 1845 38 Mill. £ betragen und 60 Mill. £ im Curse gestanden hatte, war im Jahre 1853 auf 92½ Mill. £ gestiegen, stand aber im Curse auf 78⅔ Mill. £, d. h. 85 für Hundert, dem Gesammtzinsfusse 3½ % für das Gesammtactien-Capital von rund 165 Mill. £ entsprechend.

Nach der von Newmarch oben entlehnten Uebersicht der Curse 1846—1853 der 7 hauptsächlichen Eisenbahngesellschaften war der Durchschnittscurs derselben am

1. Januar 1846: 168 Procent
„ 1853: 92½ „

Nach dem obigen Ausweise des Unterhausberichtes von 1853 war für dieselben 7 Bahngesellschaften der Durchschnittscurs

im Jahre 1845: 154 Procent
„ 1853: 88 „ .

Die Angaben von den beiden verschiedenen Seiten stimmen also wesentlich, wenn man erwägt, dass die ersteren vom 1. Januar 1846, später als die zweiten, aus dem Jahre 1845, das heisst noch aus der Zeit der aufsteigenden Curse genommen sind; dass ferner für die Angabe von 1853 im ersten Falle der Curs vom 1. Januar, im zweiten Falle aus dem Laufe des Jahres (Datum nicht angegeben) gewählt ist.

Mit dem Durchschnittscurse der 23 Bahngesellschaften verglichen, zeigen ebenfalls die ausgewählten 7 Bahnen eine nahe Uebereinstimmung: nämlich die 23 Gesellschaften

1845: 159 Procent
1853: 85 „

nur dass der Curs der gesammten 23 Bahngesellschaften im Jahre 1845 noch etwas höher, im Jahre 1853 noch etwas niedriger war, als für die ausgewählten 7 Gesellschaften.

Dass dies nicht in einem ähnlichen Rückgange des

Eisenbahnverkehrs seinen Grund hatte, zeigen die folgenden Zahlen [1]).

Vereinigtes Königreich	1845	1849	1853
Miles Eisenbahn im Betriebe	2441	6031	7686
Ganzes Anlagecapital Mill. £	$88^1/_2$	230	273
Betriebseinnahme Mill. £	$6^1/_5$	$11^4/_5$	18

Danach hat sich das Anlagecapital 1845—1853 vergrössert in dem Verhältnisse von sehr wenig über 1:3 und die Einnahme war sehr nahe in dem Verhältnisse von 1:3 gestiegen.

Die Roheinnahme betrug vom Anlagecapital

1845: 7.00 Procent
1849: 5.14 „
1853: 6.64 „ ;

also zwar ein empfindlicher Rückgang von 1845—1849, aber danach wieder ein Aufschwung bis zum Jahre 1853, welcher die Verkehrseinnahme fast auf die Höhe von 1845 bringt. Der dennoch oben gezeigte starke Rückgang in den Dividenden (und Cursen) 1845-1853 beruht also wesentlich auf dem veränderten Verhältnisse der Roheinnahme zum Reingewinne.

Unter dem Einflusse solcher Zeiten ist die Stimmung der vor dem Ausschusse des Jahres 1853 verhörten Eisenbahnmänner eine durchaus gedrückte, und ihre Hoffnungen für die Zukunft sind nicht hochfliegende.

Gerade dieser Zustand erschien -- und abgesehen von den politischen Schwierigkeiten, aus rein ökonomischen Gründen sehr mit Recht — für eine Beseitigung des Concurrenzsystems und die Einführung der „Heptarchie“ d. h. abgegrenzter Monopolbezirke für die bestehenden Hauptbahnen besonders geeignet. Nach den traurigen Erfahrungen, welche man an den durch den gegenseitigen Trieb zur Ausdehnung hervorgerufenen Capitalanlagen gemacht hatte, war jetzt die gesetzliche Gewährung von Ruhe und Sicherheit das Beste, was man den Eisenbahngesellschaften bieten konnte, und sie ihrerseits waren gern geneigt, zu billigen Bedingungen den Contract zu schliessen. Solche billigen Bedingungen drängte ihnen der Markt selber

[1]) Statistical Abstract from 1840 to 1854 p. 84.

auf. Die niedrigen Dividenden, die niedrigen Curse, liessen ihnen gesicherte 5 Procent, ein gesichertes Pari der Actien, als ein wünschenswerthes Ziel für die Zukunft erscheinen. Und gerade ein Abkommen, welches die Dividende auf 5 Procent begrenzt (durch Tarifrevision u. s. w.), hat gegen einstige Zeiten den Vortheil, dass die dann ausgeschlossene Concurrenz neuer Unternehmungslust nicht gereizt wird wie einst zu Lord Dalhousie's [1]) Zeiten bei 10 Procent [2]). Wie von einem Märchen aus alter Zeit spricht der Vorsitzende des Ausschusses von 1853, Edw. Cardwell, zu Laing: nicht wahr, zu jener Zeit haben einige Gesellschaften bis zu 10 Procent Dividende vertheilt?

Robert Stephenson sagte vor demselben Ausschusse: „ich sehe keinerlei Bedenken gegen die Reduction der Dividende in der Acte von 1844 auf selbst 6 Procent; ich glaube nicht, dass die Dividenden der Eisenbahnantheile jemals viel höher steigen werden“ [3]).

Und fast noch bezeichnender für die Ansprüche, die man damals an den Ertrag der Eisenbahnantheile machte, ist die Frage, welche Cardwell an Stephenson richtete: „aber nach all diesen Leiden, welche die Folge der Concurrenz gewesen sind, zahlen doch immer noch die Hauptlinien gerade so viel Zinsen im gegenwärtigen Augenblicke als die Staatspapiere oder Grund und Boden [4])?“

Der Vorsitzende des Verwaltungsrathes der Edinburgh and Glasgow endlich, Mr. P. Blackburn, sagt [5]): „ich glaube, die Dividenden werden die Höhe von 10 Procent niemals erreichen“.

In den fünfziger Jahren bis zur grossen Untersuchung von 1865—1867 hin haben sich die Gewinne der Eisenbahngesellschaften nur dürftig und vereinzelt gehoben.

[1]) Bd. I, S. 178—182.

[2]) Evid. 1853 qu. 212.

[3]) Evid. 1853 qu. 900: ... or even 6 p. Cent; I do not think railway property is ever likely to rise much above that percentage again. Etwas anspruchsvoller ist Captain Huish qu. 1222—27; er will 7 bis $7^1/_2$ %; vgl. qu. 1260—69.

[4]) qu. 1060—62.

[5]) qu. 2704.

Die folgende Uebersicht [1]) wird dies an den 15 hauptsächlichen Bahnen zeigen.

Eisenbahngesellschaft	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
Caledonian . . %	2 1/2	2 1/4	4 1/4	3 3/4	4 1/8	4 7/8	5 1/4	5 1/2	5 3/4	6 7/8
Great Eastern [2]) . .	2 5/8	2 1/2	3 1/4	3	3	2 3/4	3 5/8	3	1 7/8	1 7/8
Great Northern . .	4 1/8	1 3/4	3	4 3/4	5 1/4	5 3/4	5 3/4	6 1/2	6 1/2	7 1/8
Great Western . .	2 1/4	2 3/4	1 1/2	1 1/4	2 3/4	3 1/4	2 5/8	1 3/4	2 1/2	3 1/8
London and North Western	5	5 1/2	5	4	4 3/4	5 1/8	4 1/4	4 5/8	5 1/8	6 3/8
Lancashire and Yorkshire	4 1/8	4 3/4	4 5/8	3 7/8	4 3/4	5 3/4	5 1/4	3 7/8	4 1/2	5 7/8
London and South Western	5	6	5	5	4 3/4	4 3/4	4 3/4	5	5	5
London and Brighton	5	6	6	6	6	6	6	6	5	5 1/2
Manchester-Sheffield	1/4	3/4	1	0	1 1/5	1 1/4	1	0	3/4	2 5/8
Midland	3 1/8	4 1/8	4 5/8	4 7/8	5 5/8	6 3/4	6 5/8	6	6 3/8	7 3/8
North British . . .	0	2 1/2	2 1/4	2 3/4	3	3 1/8	3	5/8	1 1/2	2 1/8
North Eastern [3]) . .	2 1/5	2 1/2	3 2/3	3 1/3	3 2/3	4 1/3	4 1/6	3 1/2	3 3/4	5
Stockton and Darlington	9	9 1/2	10	9	9 1/4	9 1/4	8 3/4	7 3/4	7 3/4	8 1/2
South Eastern . . .	3 1/2	4	4	4	5	5 1/3	4 1/2	5	5	5
Taff Vale	7 1/2	8	8	7 3/4	8	8 1/2	8 1/2	9	9 1/2	10

Zur Ergänzung der obigen Uebersicht der Dividenden mögen hier einige Angaben über die Cursschwankungen folgen [3]):

[1]) Aus „Railway Intelligence" January 1873 No. XVII (erscheint in 2jährigen Perioden) under the sanction of the Committee of the Stock Exchange compiled from official Returns, by Mihill Slaughter, Secretary of the Share and Loan Department, Stock Exchange. London 1873, p. 258—259.

[2]) Great Eastern ist 1862 aus Verschmelzung der Eastern Counties und der Norfolk entstanden; die oben angeführten Dividenden 1855 bis 1862 sind der Durchschnitt der beiden Bahnen, die ziemlich gleiche Erträge gaben.

[3]) Die verschiedenen ursprünglich selbständigen 3 Hauptlinien der North Eastern gaben bis 1869 je ihre besondere Dividende; im Obigen sind dieselben zusammengezogen. Nur die Stockton and Darlington ist oben gesondert aufgeführt, weil ihre Dividenden sich von denen der übrigen Strecken wie von den Dividenden aller andern Bahnen (mit einziger Ausnahme der Taff Vale) in jener Periode durch Höhe unterscheiden. Jene Zusammenziehung ist ungenau; aber es handelt sich nur um Bruchtheile.

[4]) Railway Intelligence p. 260—265.

Gesellschaft.	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
Caledonian . . %	97¾—70½	95—69¼	99½—89	109—93¾	111⅛—102½	122½—112	133¾—117½	136—123½	132¾—116	124—70
Great Northern . .	109—96½	108—93	119½—106½	114¾—104¾	126½—113	130—120¼	140½—125½	137½—126	130½—112½	122¾—104
Great Western . .	63⅛—48¼	70⅜—45½	75⅜—64¾	75—65¾	75—64	69—63	80—62	83—57	63—48	57—38½
London and North Western	103—87½	99—83	106—96½	102—91	97½—92	109—96	123—106	128—114	128—113	125—108
Lancashire and Yorkshire	100—87	100⅝—83	121—97	120—103	110—104	115—107	122—108	124—113	130—118	133—118
London and South Western	100¼—90	99—84	99—91½	96—91	104—94	106—100	103—91	100—95	96—79	89—72
London and Brighton	114—104	115—104	118—109	120—113	127—113	123—105	109—100	110—102	102—78	92—48
Manchester-Sheffield	41—34	40—32	57—38	57—41	46—37	52—41	68½—49	66½—53	65—44	56—43
Midland	104—89	110—90	137—108	138—119	134—126	131—122	142—126	141—122	128—118	127—99
North British . . .	62—45	64—50	67—60	66—61	68—51	56—50	56—50	67—51	63—34	40—27
Great Eastern . . .	—	—	—	—	—	54—45	52—42	50—41	42—25	36—26
South Eastern . . .	77—65	85—59	91—83	89—75	89—77	98—88	96—81	89—72	78—60	74—61

Die beiden hier mitgetheilten Uebersichten zeigen, dass bis in die Mitte der sechziger Jahre die Dividenden aller hauptsächlichen Bahnen kümmerlich, zum grossen Theile schlecht waren; nur einige kleine Strecken wie die Stockton and Darlington und die Taff Vale hatten Dividenden von 7—10 Procent. Entsprechend waren die Curse vorherrschend niedriger als das Pari, nur bei wenigen Bahnen dauernd über dem Pari und selten sehr viel höher. Keine einzige der oben aufgeführten Bahnen hat für ihre Antheile in dem ganzen Jahrzehnt von 1858 bis 1867 an irgend einem Tage die Curshöhe von 142 Procent überschritten. Diejenige Bahn, welche solche Höhe erreichte, war die Midland, wie dieselbe im Allgemeinen mit Ertrag und Cursstand den Eindruck der stetigsten, aber zugleich doch sehr mässigen Prosperität macht; ihr nahe standen die andern grossen Bahnen: London and North Western, Great Northern, Lancashire and Yorkshire, Caledonian.

Inwieweit das Actiencapital der einzelnen Bahnen sich in der Frist von 1853—1864 geändert hat, ergibt der folgende Vergleich, für welchen die Daten des Jahres 1853

aus dem wiederholt angeführten Ausweise des Untersuchungsausschusses von 1853, dagegen die Daten des Jahres 1864 aus der im Anhange abgedruckten amtlichen Zusammenstellung[1]) über die Dividenden und Antheilcapitale genommen sind.

	1853		1864	
Midland	$9^{1}/_{8}$	Mill. £	$10^{1}/_{4}$	Mill. £
Great Northern	$4^{4}/_{5}$	"	$5^{1}/_{3}$	"
Great Western	$8^{1}/_{6}$	"	$8^{1}/_{6}$	" [2])
London and North Western	$20^{1}/_{5}$	"	27	"
Lancashire and Yorkshire	$5^{2}/_{3}$	"	12	"
London and South Western	$6^{3}/_{4}$	"	$7^{1}/_{6}$	"
London and Brighton	$4^{2}/_{3}$	"	5	"
Manchester and Sheffield	$3^{1}/_{3}$	"	4	"
South Eastern	$7^{1}/_{2}$	"	8	"

Die Aussagen vor der königlichen Commission bestätigten das Bild, welches die obigen Zahlen gewähren[3]). Die Eisenbahndirectoren klagen über die Dürftigkeit ihrer Dividenden, zeigen Scheu vor gefahrvollen Tarifexperimenten. Aber freilich hat sich die Lage seit 1853 bedeutend gebessert, und von der Mitte der sechziger Jahre scheint zum erstenmale für die englischen Eisenbahngesellschaften eine Periode gesicherter Wohlhabenheit anzuheben.

Die Uebersicht im Anhange, welche zugleich die einzelnen Actiencapitalien, sofern sie noch nicht consolidirt sind, gesondert gibt, liefert für diesen Fortschritt den Beweis. Allerdings noch immer kein übermässig grosser Fortschritt, keine übermässig hohen Dividenden, aber doch — und gerade für die grössten Bahngesellschaften — eine Dividende von 7—8 Procent immer sicherer hervortretend, und namentlich

[1]) Beilage C.

[2]) Die neu emittirten Antheile sind, nach der Uebersicht im Anhange, gesondert; erst 1870 sind die verschiedenen Capitalien verschmolzen.

[3]) Evid. Royal Commission 1865—1866 qu. 1163—64. qu. 11674 bis 11678. qu. 14013. qu. 14874, 14906. qu. 15337—45. qu. 16412 bis 16417. qu. 16596.

auch die bisher schlechteren Erträge anderer Bahnen sich mehr und mehr aufbessernd.

Die London and North Western vermehrt ihr Capital[1]) 1863 bis 1872 von $25^3/_4$ auf 31 Mill. £: ihre Dividende ist von 1864 bis 1870 mit geringen Schwankungen $6^3/_8$—$6^5/_8$; für 1871 und 1872 dagegen steigt sie auf $7^3/_4$ %. Gleich hier muss darin erinnert werden, was bei den Betriebskosten im zweiten Capitel schon erwähnt wurde, dass im Jahre 1872 die Preissteigerung für Kohlen, Eisen u. s. w. eintritt, welche im Jahre 1873 enorm wird und dieses Jahr zu einem ausserordentlichen macht, das nicht geeignet ist, ein schickliches Glied in der Entwicklung zu bilden. Wir werden die Dividende für 1873 unten noch kennen lernen.

Die Midland vermehrt ihr Capital 1863—1872 von $10^1/_4$ auf $16^1/_9$ Mill. £ und zahlt Dividenden, welche 1864 bis 1870 zwischen $7^3/_8$ und $5^1/_2$ % schwanken; dagegen 1871 und 1872 sind sie 7 und $7^1/_4$ %.

Die Lancashire and Yorkshire gibt seit 1866, während das Capital ziemlich das Gleiche bleibt, bis 1870 ziemlich stetig $6^3/_4$—7 %, steigt danach auf $7^7/_8$ und $8^3/_8$ %.

Die North Eastern, der vollendetste Typus einer Amalgamation, welche nach dem Zeugnisse ihrer Vertreter vor der königlichen Commission von 1865—1866[2]) und vor dem Parlamentsausschusse von 1872[3]) durch die Verschmelzung erst eine Anzahl kleiner Bahnen aus völliger Ertragslosigkeit zur Prosperität emporgehoben hat, — die North Eastern gibt von 1864 bis 1869 für ihre verschiedenen Actiencapitalien im Durchschnitt und mit einigem Fortschritte 6—7 %, consolidirt dieselben seit 1870 und gibt seitdem $7^7/_8$, $9^1/_8$, 9 Procent für das Gesammtcapital von 17 Mill. £.

[1]) In der Uebersicht sind Prioritäts-Actien und Obligationen ausgeschlossen. Der gegenwärtige Betrag der letztern ist aus der „Monthly price list" zu entnehmen, welche ebenfalls im Anhange (Beilage D) abgedruckt ist.

[2]) Harrison Evid. 1866 qu. 15337—15345.

[3]) Thompson Evid. 1872 qu. 5166—68.

Die Great Northern vermehrt ihr Capital 1864—1872 von $5^2/_3$ auf $9^2/_3$ Mill. £ und gibt 1864—1870 Dividenden, welche zwischen $7^1/_8$ und 6 Procent schwanken; 1871 und 1872 hebt sich der Durchschnittsertrag auf etwa $7^1/_2$ Procent.

Die Great Western steht lange hinter den andern zurück, bis auch sie im Jahre 1871 fast 5, im Jahre 1872 fast 6[1]) Procent Dividende gibt bei einem Actiencapitale von $11^1/_2$ Mill. £.

Die bis zur Stunde unglücklichste Bahngesellschaft unter den grössern ist die Great Eastern, welche auf ein Actiencapital von $9^1/_5$ Mill. £ (unverändert 1863—1872) bisher nur minime oder gar keine Dividenden gegeben hat.

In Jahre 1873 haben nun nach der im Anhange abgedruckten „Monthly price list" vom 30. April 1874, trotz der grossen Mehrkosten des Betriebes, durch die fortschreitende Blüthe des Verkehrs[2]) sich die Dividenden verhältnissmässig trefflich behauptet.

Die London and North Western, welche im zweiten Halbjahre 1872 $8^1/_2$ Procent[3]), im ganzen Jahre 1872 $7^3/_4$ Procent gab, ging im ersten Halbjahre 1873 auf 7 Procent zurück[4]), stieg aber im zweiten Halbjahre 1873 auf 8 Procent — so dass für das ganze Jahr 1873 die Dividende $7^1/_2$ Procent war gegen $7^3/_4$ Procent im Jahre 1872. Der Curs der Actien schwankte im Jahre 1873 zwischen den Extremen von 156 und $139^7/_8$ und stand im April 1874 zwischen $147^1/_4$ und $143^1/_4$ Procent[5]), am 30. April $147^1/_4$.

[1]) Bd. I, S. 364 ist beim Einheben des Satzes die 5 hinausgefallen, und es ist nur $^1/_2$ stehen geblieben. Die dort angezogene Quelle gab $5^1/_2$ % für die Great Western im 2. Semester 1872; die amtliche Quelle gibt 6 p. Cent für das Jahr.

[2]) Anhang, Beilage A.

[3]) Bd. I, S. 364.

[4]) Im Frühjahr 1873, wie wir uns entsinnen, gipfelte die Preissteigerung.

[5]) Bemerkenswerth ist in der „Monthly price list" auch die Calculation der Verzinsung jeder Actie bei laufendem Curse; der durchschnittliche Satz ist etwa 5 p. Cent für Bahnen wie die Midland, London and North Western, London and South Western, Great Western,

Die Midland, welche im zweiten Halbjahre 1872 $7^{1}/_{2}$ Procent, im ganzen Jahre 1872 $7^{1}/_{4}$ Procent gab, ging auf $6^{1}/_{2}$ Procent in beiden Halbjahren 1873 zurück. Ihr Curs schwankte 1873 zwischen $144^{1}/_{4}$ und $130^{1}/_{2}$ und stand am 30. April 1874 auf $127^{3}/_{4}$.

Die Lancashire and Yorkshire gab im zweiten Halbjahre 1872 $9^{1}/_{8}$ Procent, im ganzen Jahre 1872 $8^{3}/_{8}$ Procent, und im Jahre 1873 $7^{1}/_{4}$ und $7 = 7^{1}/_{8}$ Procent. Der Curs bewegte sich zwischen $160^{3}/_{4}$ und $142^{1}/_{4}$ Procent im Jahre 1873 und stand am 30. April 1874 auf 144.

Die North Eastern, welche im zweiten Halbjahre 1872 $9^{1}/_{2}$ Procent gegeben hatte und im ganzen Jahre 1872 9 Procent, ging im ersten Halbjahre 1873 auf $8^{1}/_{2}$ Procent herab, stieg aber im zweiten Halbjahre auf 10 Procent, so dass die Dividende im ganzen Jahre 1873 $9^{1}/_{4}$ Procent betragen hat.

Die Great Northern gab für ihr gewöhnliches Stammcapital im zweiten Halbjahre 1872 $8^{1}/_{4}$ Procent, im ersten Halbjahre 1873 nur 6 Procent, aber im zweiten Halbjahre 1873 $8^{1}/_{2}$ Procent. Der Curs schwankte im Jahre 1873 zwischen 142 und 125 und stand am 30. April 1874 auf 138.

Die Great Western, welche im zweiten Halbjahre 1872 $5^{1}/_{2}$ Procent gegeben, gab im ersten Halbjahre 1873 $5^{3}/_{4}$ Procent, im zweiten Halbjahre $6^{3}/_{4}$ Procent Dividende; ihr Curs schwankte im Jahre 1873 zwischen $130^{1}/_{4}$ und $116^{3}/_{4}$ und stand am 30. April 1874 auf 123 Procent.

Die angeführten sechs Bahngesellschaften stellen ein Actiencapital von $97^{1}/_{2}$ Mill. £ dar, nebst 33 Mill. £ Obligationen, das heisst, im Ganzen $130^{1}/_{2}$ Mill. £.

Sämmtliche auf dem Curszettel notirten Eisenbahnantheile im Betrage von 173 Mill. £ ergeben, zum Preise vom 30. April 1874 berechnet, 194 Mill. £ gleich 112 Procent. Die

Lancashire and Yorkshire, Great Northern; etwas höher für die „schweren“ Actien der North Eastern ($5^{5}/_{8}$ %), umgekehrt etwas niedriger für die „leichteren“ (4—$4^{1}/_{2}$ %), da bei den schweren die Furcht vor dem Fallen drückt, bei den leichten die Hoffnung auf Steigen hebt.

grössere Hälfte, welche hiervon die obigen sechs Bahngesellschaften besitzen, steht bedeutend höher im Curse als der Durchschnitt, nämlich 123—165 Procent, wobei noch in Anschlag zu bringen ist, was schon oben in einer Anmerkung bemerkt wurde, dass die „schweren Actien" oder alle Actien, jemehr sie sich über Pari erheben, desto schwerer im Verhältniss zum Zinse steigen, dagegen die Actien unter Pari oder nahe Pari umgekehrt, wegen der Chance nach oben, im Verhältniss zum Zinse hoch im Curse stehen.

Heute scheint durch die Macht der Thatsachen in der Hauptsache dasjenige für die englischen Eisenbahngesellschaften erreicht zu sein, was sie in den Jahren 1844, 1853, als einen neu zu schaffenden Rechtszustand verlangten — der gesicherte Genuss eines einträglichen Monopols. Jedenfalls scheint das für die grossen Gesellschaften zu gelten, welche der Typus der ganzen Bewegung und in der That bereits die vorherrschende Masse im Verhältniss zur Gesammtheit sind.

Vergleicht man aber ihre Entwicklung und mühsam errungene Stellung mit andern Arten gewinnbringender Untersuchungen in England, so scheint ihnen trotz alledem und im Unterschiede zu solchen das kennzeichnende Merkmal aufgedrückt zu sein, dass sie Unternehmungen von eminent öffentlichem Charakter sind und dass unter diesem Drucke es ihnen nicht vergönnt gewesen ist, Erträge zu sammeln von der Art, wie es andern gewinnbringenden Unternehmungen in England gelungen ist: sei es nun, dass dieser Druck sich geltend machte als Zulassung concurrirender Linien — welche, wieviel oder wiewenig sie nun dem Publicum nützen, immer dem zuvor bestandenen Unternehmen schaden — oder als Druck öffentlicher Anforderungen ohne die Form eines Gesetzes.

In dieser Mittelstellung haben sie eine Aehnlichkeit mit der Bank von England[1]). Auch diese ist eine Actiengesellschaft; aber zu gleicher Zeit erfüllt sie die öffentliche Pflicht,

[1]) Vgl. W. Bagehot, Lombard-Street 1873 ch. 7—8, besonders p. 247—248.

im Hinterhalte den Credit des englischen Staates, die Bankreserve zu halten für alle die andern Banken, welche in der That reine Privatunternehmungen sind. Im Unterschiede von diesen letzteren macht die Bank von England einen mässigen Gewinn — etwa von der Höhe der heutigen grossen Eisenbahngesellschaften — wogegen die Joint Stock Banken einen zum Theil enormen Gewinn [1]) machen. Letztere können den Gewinn aber nur dadurch erreichen, dass sie ihren ganzen Bankvorrath verzinslich anlegen, wogegen es die öffentliche Pflicht der Bank von England ist, eine todte Reserve zu halten, welche die Zinsen frisst.

So ist es wunderbar und lehrreich, zu finden, dass selbst in den ausgearteten Schösslingen einer neuen Zeit, wie es die Eisenbahngesellschaften sind, der classische Staat des öffentlichen Rechtes und der öffentlichen Pflicht seine schwere Hand auf den Egoismus legt und ihn niederdrückt, — lehrreich zumal für andere Länder, in welchen die Dividenden und Curse üppig haben emporschiessen dürfen.

[1]) Vgl. Beilage D. Die London & Westminster Bank gab im Jahre 1873 10 + 12 d. h. 22 p. Cent, die London Joint Stock Bank $22^1/_2$ p. Cent, die London and County Bank 20 p. Cent, die National Provincial-Bank 23 p. Cent, dagegen die Bank of England $10^1/_4$ p. Cent. Nach Bagehot p. 246 gaben im Jahre 1868 110 Joint Stock Banks mit zusammen 40 Mill. £ über 20 % £ 5 303 000,
„ 15 „ „ 5 439 000,
„ 10 „ „ 14 057 000,
d. h., über 60 p. Cent gaben mehr als 10 %.

Nachtrag zum dritten Capitel.

Nach Abschluss dieses Capitels empfange ich [1]) vom Statistical Department des Board of Trade die „Railway Returns“ für das Jahr 1873 [2]).

Danach betrug die Gesammtlänge aller Eisenbahnen im Vereinigten Königreiche Ende 1873: 16082 miles (gegen 15814 miles Ende 1872), wofür ein Capital eingezahlt war von £ 588,320,308; davon $244^1/_2$ Mill. in gewöhnlichen Actien, 188 Mill. in Prioritätsactien, $155^3/_4$ Mill. in Obligationen. Die Zahl der Passagiere [3]) war gestiegen auf $455^1/_3$ Mill. (gegen 423 Mill. im Jahre 1872). Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug £ 23,853,892 (gegen £ 22,287,555 im Jahre 1872) und die Einnahme aus dem Güterverkehr £ 31,821,529 (gegen £ 29,016,559 im Jahre 1872), so dass der Antheil des Personenverkehrs an der gesammten Einnahme abermals ein wenig zurückgegangen war [4]). Die Durchschnittseinnahme aus jeder im Betriebe befindlichen englischen Meile Eisenbahn betrug im Jahre 1873: £ 3462 (gegen £ 3244 im Jahre 1872); zugleich war das durchschnittliche Anlagecapital p. mile gewachsen auf £ 36,574 von £ 35,984. Die Einnahme p. Zugmeile betrug 5 sh. $7^3/_4$ d. im Jahre 1873 gegen 5 sh.

[1]) 22. Juli 1874.

[2]) Railway Return for England and Wales, Scotland and Ireland, for the Year 1873. Pursuant to the Act 34 & 35 Vict. ch. 78. With Summary tables for United Kingdom for each year from 1854 to 1873. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty. London 1874.

[3]) Vgl. oben Bd. II, Cap. 2, S. 140.

[4]) 1873: 41,31 %; 1872: 41,87 %; 1871: 42,18 %; 1870: 42,82 %; 1869: 44,06 %. Die Abweichungen von den Angaben Tyler's (s. oben S. 137) kommen daher, dass Tyler die „miscellaneous receipts“ (navigation, steam boats etc.) unberücksichtigt lässt, welche etwa $3^2/_3$ p. Cent zur ganzen Einnahme liefern. Die Zahl der Passagiere oben ist exclusive der season-ticket holders angegeben, dagegen die Einnahme aus dem Personenverkehr inclusive season-tickets, Pferde, Wagen, Postsäcke.

$4^1/_2$ d. im Jahre 1872; aber zu gleicher Zeit waren die Betriebskosten auf 53 Procent der Einnahme von 49 Procent gestiegen, der Reingewinn demzufolge gefallen von 4.74 Procent des Anlagecapitals im Jahre 1872 auf 4.59 Procent im Jahre 1873 (1871: 4.66 Procent; 1870: 4.41 Procent; 1869: 4.22 Procent, 1866: 4.02 Procent).

Die Dividenden, welche für das Jahr 1873 im Vereinigten Königreiche auf die gewöhlichen Actien gezahlt wurden, waren folgende:

£	3,502,632	0	Procent	(noch im Bau)
-	34,111,084	0	„	(im Betriebe)
-	9,538,635	0—1	„	
-	1,316,434	1—2	„	
-	15,892,222	2—3	„	
-	24,747,146	3—4	„	
-	19,392,813	4—5	„	
-	21,610,792	5—6	„	
-	34,372,757	6—7	„	
-	53,638,352	7—8	„	
-	2,615,192	8—9	„	
-	19,242,170	9—10	„	
-	37,000	10—11	„	
-	3,800,846	11—12	„	
-	631,530	12—13	„	
£	244,449,805.			

Der Personenverkehr vertheilte sich auf die drei Classen in folgender Weise.

Im Vereinigten Königreiche reisten im Jahre 1873:

in	I. Classe	$38^1/_3$	Mill.	Passagiere
„	II. „	$70^1/_3$	„	„
„	III. „	$346^2/_3$	„	„
		$455^1/_3$	Mill.	

In England und Wales allein:

in	I. Classe	$32^1/_2$	Mill.
„	II. „	63	„
„	III. „	306	„
		$401^1/_2$	Mill.

Vergleichen wir diese Zahlen mit den oben (S. 138—140) mitgetheilten, so ergibt sich Folgendes.

Fast der ganze Zuwachs des Verkehrs ist im Jahre 1873 der dritten Classe mit nur geringer Verkümmerung der beiden höheren Classen zu Gute gekommen. Während von 1871 auf 1872 im Vereinigten Königreiche die II. Classe von 81 Mill. auf $72\frac{1}{2}$ Mill. Passagiere zurückging, ist sie von 1872 auf 1873 nur um fernere 2 Mill. ($72\frac{1}{2}$ auf $70\frac{1}{3}$ Mill.) gefallen; die I. Classe ist sogar um ein geringes gestiegen (1872: $37\frac{2}{3}$ Mill., 1873: $38\frac{1}{3}$ Mill.), wie sie denn bisher von Jahr zu Jahr gestiegen ist [2]). Aber die III. Classe hat im Vereinigten Königreich von 313 Mill. (1872) auf $346\frac{2}{3}$ Mill. (1873) zugenommen: ihr Zuwachs betrug $33\frac{2}{3}$ Mill., während der Zuwachs der Passagierzahl $32\frac{1}{3}$ Mill. betrug. Ein sehr grosser, aber doch schon die Grenzen des Erfolges jener neuen Einrichtung andeutender Fortschritt, besonders wenn man erwägt, dass das Jahr 1873 ein besonders blühendes war. Denn 1872 nahm die III. Classe um $54\frac{1}{2}$ Mill. zu (bei Rückgang der II. Classe um $8\frac{1}{2}$ Mill. und bei Zunahme der I. Classe um mehr als 2 Mill.).

Die Steigerung des Personenverkehrs, welche die Ziffern des Vereinigten Königreiches für 1873 zeigen, kommt beinahe England allein zu Gute (ohne Schottland und Irland). Denn England allein hatte im Jahre 1872: 373 Mill. Passagiere

1873: $401\frac{1}{2}$ „ „

$28\frac{1}{2}$ Mill.

Diese vertheilten sich auf die 3 Classen:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	$32\frac{1}{2}$ Mill.	63 Mill.	306 Mill.
	8.01 %	15,76 %	76,23 %
1872:	$8\frac{1}{2}$ „	17 „	$74\frac{1}{2}$ „ .

Der oben (S. 139) nachgewiesene stetige Fortschritt des Antheils der dritten Classe an der Gesammtzahl der Reisenden ist also auch im Jahre 1873 eingetreten.

1) Auf Seite 140 sind die Zahlen für das Vereinigte Königreich angegeben, wogegen die Procentziffern auf Seite 139 für England allein sind.

Viertes Capitel.

Die Eisenbahngesellschaften und der englische Staat.

1. Nachdem durch die bisherigen kritischen Betrachtungen unser Blick von den einzelnen Puncten der Peripherie in den Mittelpunct verwiesen worden, müssen wir jetzt in dem Mittelpuncte selber unsere Stellung nehmen: und hiebei knüpfen wir an die historische Betrachtung der ganzen Eisenbahngesetzgebung an. Diese endete in dem Ausschusse, welchen das Parlament im Jahre 1872 aus Anlass grosser Verschmelzungsgesuche niedersetzte, damit das Princip der Verschmelzungen im Eisenbahnwesen nach seinem dermaligen Stande der Entwickelung untersucht werde. Das Ergebniss jenes Ausschusses aber war nicht sowohl jenes Gesetz, das wir im zweiten Capitel kennen gelernt haben als einen neuen Ausdruck der Selbsttäuschung über den Widerspruch, in welchem man sich bewegt, sondern vielmehr die durch so ziemlich alle Zeugnisse bekräftigte Ueberzeugung, dass die Verschmelzungen nothwendig und unwiderstehlich im gegenwärtigen System sich fortentwickeln. Wenn aber die Betrachtung der Leistungen des Eisenbahnverkehrs in ihrer Zusammensetzung auf die Nothwendigkeit der Einheit führte, so zeigte die Betrachtung des thatsächlichen Verlaufes durch die Zeit hindurch die fortschreitende Zusammenfassung solcher Einheiten in abermals concentrirteren Einheiten, — nicht aus

einem Triebe unwirthschaftlicher Herrschsucht zur Unterdrückung einer wirthschaftlich zweckmässigen Concurrenz, sondern umgekehrt im Dienste objectiver Zweckmässigkeit.

Zum Beweise dieser Zweckmässigkeit kann man sich ebensowohl auf die indirecten Zeugnisse berufen, welche die Beschwerden über den Mangel an grossen Einheiten enthalten, wie auf die directen Zeugnisse, welche die Thatsachen der Verschmelzung gutheissen und ihren Fortgang als nothwendig anerkennen.

Ein indirecter Beweis ist namentlich das irländische Eisenbahnsystem: der Hauptgrund des traurigen Zustandes, in welchem sich dieses befindet, liegt in seiner Zersplitterung. Es gibt einzelne Bahnen, wie die West Cork, welche ganz und gar 18 miles lang sind und mit einer einzigen Maschine fahren, die nicht einmal ihr Eigenthum, sondern gemiethet ist[1]; 77 Meilen Bahn haben mindestens 40 Verwaltungsrathsmitglieder, welche Gehälter und ausserdem nicht genannte Emolumente beziehen[2]. „Sie sagen“, wird der Zeuge, ein irischer Gutsbesitzer, gefragt[3], „dass es das augenscheinliche Interesse jener Gesellschaften ist, sich zu vereinigen?“ — Jawohl. — „Warum thun sie es denn nicht?“ — Weil eine Menge verschiedener einander widersprechender Interessen im Wege steht; in Irland weiss Niemand warum, aber die Leute folgen nicht ihrem eigenen wahren Interesse; so geht es nicht bloss in diesem einem Falle, sondern in fünfhundert Fällen; folgten sie ihrem wahren Interesse, so würde Irland ein ganz anderes Land sein als es ist. —

Die Aussagen in der Untersuchung der Jahre 1865 und 1866 sind voll von diesen Klagen, und das einzige Heil erwartet man von dem staatlichen Zwange, welcher aus diesem Zustande der Zerrissenheit ein einheitliches Ganze schafft[4].

[1]) Bence Jones Evid. Joint Committee 1872 qu. 4771, 4810.
[2]) ibid. qu. 4863 - 64.
[3]) qu. 4776—79.
[4]) Evid. Royal Commission 1865, Meldon qu. 6835—6754, 7060. Hemans qu. 3849 - 57.

Im Anfange des Jahres 1866[1]) gab es in Irland 56 Eisenbahngesellschaften, geleitet von 461 Verwaltungsräthen, mehr als 50 Directoren, 50 Secretären, 50 Oberingenieuren und eben so vielen von jeder andern Art von Beamten. Nur ein verhältmässig geringer Theil wurde gemeinsam betrieben.

Im Hinblick auf die Zustände des deutschen Eisenbahnwesens haben sich hervorragende Eisenbahnpraktiker rückhaltlos für die Vorzüge der grossen Verschmelzungen ausgesprochen und die Unzulänglichkeit des Verbandswesens getadelt. Das System der Verbände kann, so sagte ein Präsident der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, nur einen gewissen Theil der aus einer zu grossen Zersplitterung hervorgehenden Uebelstände beseitigen, weil es das freie Veto jeder einzelnen Verwaltung bestehen lässt, und das auch nur im Laufe sehr langer und mühsamer, oft Jahre lang resultatloser Verhandlungen[1]). Schmitt-Weber heben hervor — bei aller Anerkennung des durch die deutschen Verbände Geleisteten — dass die Wirksamkeit der leicht löslichen Verbindlichkeiten von einzelnen Verbänden, denen doch der leitende machtbegabte Mittelpunct fehlt, in keiner Weise den Vortheilen gleichkomme, welche die wirkliche Verschmelzung der Interessen von Bahncomplexen, das Zusammenfliessen von zerstückelten Verwaltungen in einem Centrum des Wollens und Organisirens bietet[2]).

In England haben sich seit einem Menschenalter die Ueberzeugungen der Sachkundigen, der Fortschritt der Thatsachen, die Sanction der Parlamentsausschüsse in der einen Richtung der Verschmelzungen die Hand gereicht. Seit Jahrzehnten ist man über die wirthschaftliche Zweckmässigkeit

[1]) Captain M. Huish 1866 qu. 16013—27.

[2]) Angeführt bei F. Perrot, die Eisenbahnreform, S. 7.

[3]) Schule der Eisenbahnen, 3. Auflage 1873, S. 476. Etwas günstiger scheint Schwabe, die englischen Eisenbahnen 1871, S. 13 über die Leistungen des Verbandwesens zu urtheilen. Ein lebhafter Anwalt der Centralisation ist C. A. Oppermann, Traité complet des chemins de fer économiques, Paris, 1873 vol. I, p. 416.

und daher über die Nothwendigkeit derselben im Klaren; und wenn man früher einen Irrthum begangen hat, so war es der, dass man eine zu schnelle Verwirklichung der nothwendigen Tendenz zu ihrem letzten Ziele voraussetzte. Schon vor dem Ausschusse des Jahres 1853 handelte es sich um die Verschmelzung der London and North Western mit der Midland (ähnlich wie der Ausschuss von 1872 war jener von 1853 durch die aufsehenerregenden Verschmelzungsgesuche hervorgerufen), und schon damals wurde der Wunsch ausgesprochen, es möge eine einzige grosse Verschmelzung aller Bahnen des ganzen Landes vorgenommen werden[1]; ja, Robert Stephenson, ein entschiedener Vertheidiger der consequentesten Durchführung der Verschmelzungen, nahm an, dass dies Ende in zehn bis zwölf Jahren erreicht sein werde, wenn man dem Processe keine Hindernisse in den Weg lege[2]. —

Irgend ein sicherer Anhalt dafür, wie gross die Ersparniss an Kosten durch die Verschmelzung sei, ist durch das vorhandene Material nicht geboten; auch könnte derselbe sich immer nur auf einzelne Fälle beziehen und im Hinblick auf eine Concentration der Zukunft nur zu Schätzungen führen. Dass aber eine Ersparniss eintreten muss[3], ist sowohl a priori klar, wie auch durch die allseitigen Zeugnisse auf Grund der bisherigen Erfahrungen belegt. Eine Meinungsverschiedenheit zeigt sich bisweilen nur darüber, ob der einheitliche Betrieb eines einzigen Systems für das ganze Land, ja vielleicht schon für einen grossen Complex, einen Theil des Landes, nicht das Maass wirthschaftlichsten Betriebes und niedrigster Betriebskosten überschreitet. Aber diese Zweifel erstrecken sich nur

[1]) Evid. 1853 Sir W. Cubitt qu. 3058—69.

[2]) Evid. 1853 qu. 904—23. Vgl. Laing qu. 224–239. Swift qu. 698–716, 743—754, 757—761, 785–787. Swift 855–872. Saunders qu. 1356—63, 1389—91, 1418, 1430 (namentlich Cardwells Fragen an Saunders). Captain A. Simmons qu. 2462 J. Allport qu. 4222—27.

[3]) Royal Commission 1865—1866 Evid. qu 15901–16, qu. 14816 bis 14821, qu. 14904 (a saving of 10 p. Cent by harmonious working Stewart), qu. 16763—73. Evid 1853 qu. 951—53.

auf einen Theil der gesammten Kosten, nicht auf alle Arten von Ausgaben. So wird beispielshalber die höchstmögliche Zweckmässigkeit der Ausnutzung des Anlagecapitals (der Wagen und Locomotiven) sich nur bei der grösstmöglichen Einheit erreichen lassen. Zweitens ist kein Streit darüber, dass unterhalb einer gewissen, nach dem Umfange heutiger grosser Bahngesellschaften, also ziemlich hoch bemessenen Grenze nicht bloss die geringere Wirthschaftlichkeit eintritt, sondern geradezu die Kräfte versagen zur Herstellung nothwendiger grosser Anlagen [1]) (zweckmässiger Stationen nach neueren Anforderungen u. dgl.), also ein Verhältniss, wie dasjenige, in welchem sich der kleinere Industrielle heutzutage gegen den grösseren Industriellen erfahrungsmässig befindet. Vollends ist die Frage, wie sie sich im Verkehre darstellt, durchaus nicht bloss eine Frage der Kosten, sondern eine Frage der zweckmässigen Technik der Leistungen. Und von diesem Puncte her namentlich ist es, dass Eisenbahntechniker der höchsten Einheit die höchste Zweckmässigkeit zuschreiben und nicht bloss in derselben Weise, wie der Techniker der Industrie den grösstmöglichen Betrieb wünscht wegen der ökonomischen Möglichkeit aller Veranstaltungen, welche die neueste Technik fordert, sondern auch wegen der eigenthümlichen Bedingungen des Eisenbahnverkehrs, welcher die höchste Schnelligkeit, Ordnung, Sicherheit nur in der höchsten Centralisation findet. Erst in dieser vollendetsten Zusammenfassung der einzelnen Stücke des Eisenbahnsystems wird, wie ein Zeuge sich ausdrückte, aus dem „Chaos“ der verschiedenen Linien ein „Kosmos“ [2]). Und nur eine einfache Consequenz dieses Gedankens sind die in neuester Zeit auftauchenden Projecte, ein internationales Eisenbahnsystem herzustellen [3]), welches dem Gedanken der Einheit des europäischen Verkehrs vollkommen Genüge leistet.

[1]) Evid. 1872 Allport qu. 353. Lumsden qu. 5895—5908, 5954—57.

[2]) Price, chairman of the Midland, Evid. 1872 qu. 3879.

[3]) Projectirter internationaler Verkehr in Nord- und Ost-Europa vermittelst des neuen Hafens von Vlissingen. Von W. T. Mulvany, vormals Commissioner of Public Works in Ireland. Düsseldorf, Sept. 1873.

Niemals aber hat man sich einmüthiger über die Verschmelzungen geäussert, Eisenbahnmänner, Gegner und Unbetheiligte, als in der Untersuchung des Parlamentsausschusses von 1872 [1]; und niemals war das gesetzgeberische Ergebniss einer Untersuchung minder im Einklange mit ihrem Inhalte, als das Gesetz von 1873 mit jenen Aussagen. Das Gesetz war nicht die Folgerung der zu Tage geförderten Wahrheit, es war das Gegentheil [2], der Ausdruck einer politischen Verlegenheit [3], welche nothwendig unter Umständen eintreten muss, wo sociale Thatsachen sich aufdrängen und der Staat nicht da ist, welcher sie bewältigt.

Mit der Einsicht in die Zweckmässigkeit der dauernden Einheit fällt auch jenes widerspruchsvolle Sichherumschleichen um die nothwendige Consequenz fort, welches sich anklammert an unvollkommene Formen der Einheit, wie sie der Ausschussbericht von 1872 aufzählt und sehr richtig nur als Vorstufen [4] der dauernden Vereinigung bezeichnet. Es fällt damit auch die principielle Bedeutung jenes planlosen Genehmigens und Verwerfens von Verschmelzunganträgen, welches vor den Privatebillausschüssen des Parlaments nun jahrzehntelang sich

[1]) Evid. 1872 Sir W. Wright qu. 2350, 2413—14. H. Deacon qu. 1968—69. Hutchinson qu. 1597. Lumsden qu. 5909. W. Irving qu. 5651. Tompson qu. 5305—08, 5178—86, 5160, 4468—69, Cawkwell qu. 139—148, 163—174, 222. Farrer qu. 7585—7607.

[2]) Echo, June 24, 1873: Mr. E. B. Denison, the leader of the Parliamentary bar, who has had as much experience of Railway tribunals as any man in England, states that this measure is already scouted as ridiculous. „For a few years," he says, „we did manage to look serious over Mr. Cardwell's Act of 1854, but this one has become a joke before it has become an Act." „We are going to set up," he adds, „an experimental Court, for Railways only, for five years, which will then either be laughed out of existence, or, more probably, be kept up as a kind of vested interest, like the locus standi Court of the House of Commons, which has become a mere machine for administering injustice through technicalities."

[3]) Wenn auch in Uebereinstimmung mit unklaren Wünschen einzelner Zeugen, welche grosse Verschmelzungen und zugleich Zwang zur Concurrenz wollen. Watkin qu. 4565, 4635—40, 4700, 4490—98.

[4]) Vgl. Allport 1872 qu. 4260—61.

fortzieht, ohne eine andere Folge, als dass Kieselsteine in das grosse Rad der Nothwendigkeit geworfen werden [1]). Denn das letzte Wort über die ganze Sache, welches principiell entscheidet, ist: zum Hasse kann man sie nicht zwingen [2]).

Dennoch sind im Laufe der Jahre 1860 bis 1872 allein 187 Bills, welche Verschmelzungen nachsuchten, vom Parlamente genehmigt, nur 71 verworfen worden; ferner sind von andern 722 Gesuchen um gesetzliche Bestätigung eines Betriebsabkommens (working arrangement) 383 bewilligt worden [3]). Und wenn die Handelskammern des Reiches dem Parlamente jetzt den Vorwurf machen, „es habe sich sträfliche Nachlässigkeit gegenüber dem Anwachsen der Verschmelzungen zu Schulden kommen lassen“ [4]), so treffen sie mit ihrer Anklage den unrichtigen Punct. Hätten die englischen Handelskammern den richtigen Punct treffen wollen, so hätten sie, statt der jährlich wiederkehrenden Resolution gegen den Fortbestand der Einkommensteuer und ähnlicher schmachvoller Resolutionen, nach ihrem Theile dafür arbeiten sollen, dass wider den Egoismus socialer Mächte das Parlament befähigt werde, der Gefahr solcher Einheiten von wirthschaftlicher Kraft mit staatlicher Kraft die Spitze bieten zu können [5]).

[1]) Evid. 1872 T. Pitts qu. 2789: is not your experience of the last 30 years in railway matters this, that any attempt to prevent amalgamation fails? That has been too much the case. 3714: is not the whole history of railways the history of amalg.? Yes. 3715: and of imaginary compet. and that competition being knocked upon the head in a short time and amalg. following.

[2]) Evid. 1872 qu. 3366.

[3]) Vgl. Evid. Joint Committee 1872 Appendix p. 1020.

[4]) Memorandum der Associated Chambers of Commerce im Appendix 1872, p. 1022—25.

[5]) Auf der Höhe ihrer Gesinnungslosigkeit befindet sich die Times dieser Frage gegenüber, welche unter den gegebenen Zuständen recht eigentlich dazu gemacht scheint, dass man in demselben Leitartikel am Anfange das Gegentheil von dem sage, was man am Ende sagt. Vgl. z. B. Times June 2, 1873. The Companies followed their natural bent in gravitating towards union, and their customers were, perhaps, the better, or at any rate not much the worse, for it. ...

Sehr bezeichnend für den wirklichen Zustand der Dinge ist es, dass diejenigen Kreise, welche sich am wenigsten verantwortlich fühlen für die wirkliche Politik des Landes, mit eben so viel Muth und Offenheit die wirkliche Natur der Eisenbahnunternehmungen ins Auge fassen, wie die verantwortlichen Kreise unentschlossen und unklar erscheinen. Am meisten philosophische Radicale [1]), welche ihre Staatsideale in Frankreich finden und von einem historischen Staate, von durch ihn gegebenen Voraussetzungen staatlichen Lebens nichts wissen; dann aber auch die Presse der verantwortlichen Parteien [2]), welche in solchen „offenen Fragen" ihre eigenen Wege geht, gleich den einzelnen Parteimitgliedern, und welche auch ihrerseits den Beweis liefert, dass selbst in England der Weg von der „öffentlichen Meinung" bis zum wirklichen Staatswillen noch ziemlich lang ist.

Edw. Chadwick hat in einem (schon im historischen Theile erwähnten) bemerkenswerthen Vortrage, welchen er vor der „Statistischen Gesellschaft" im Jahre 1859 hielt [3]), die gesammte Frage der Concurrenz einer Kritik unterworfen. Er machte darauf aufmerksam, dass es eine Anzahl von wirthschaftlichen Leistungen gebe, deren Herstellung aus wirthschaftlichen Rücksichten nicht einer beliebigen Anzahl von Mitbewerbern überlassen werden dürfe, sondern von vornherein einer bestimmten Zahl von Unternehmern oder einem einzigen übergeben werden müsse. Für das erstere, als die unwirthschaftliche Uebung, fand er die Beispiele in England,

Dann heisst es weiter: It is affirmed, that Amalgamation must and will go on until the entire Railway System of the kingdom represents in reality one vast monopoly, and thence it is argued, that such a monopoly should be in the hands of the State alone. There is something to be said both for the assertion and the inference, but it is also possible to turn the argument the other way.

[1]) Vgl. Westminster Review 1866, N. S. vol. 29, p. 316: all influences tend in one and the same direction ... the unqualified value of consolidation. ...

[2]) Vgl. die verschiedenen Artikel der Quarterly und der Edinburgh Review, die im Bd. I angeführt sind.

[3]) Abgedruckt im Statistical Journal Sept. 1859 vol. 22, p. 381—420.

für das letztere in Frankreich. Das Erstere, also die gemeinhin so genannte Concurrenz, bezeichnete er als „competition in the field“ — das andere als „competition for the field“[1]: er rettete hiemit das Wort für alle Fälle; und er verallgemeinerte, in Anlehnung an die in Paris beobachtete Praxis, jene Vorschläge, die für das Eisenbahnwesen wiederholt vor das Parlament gelangt waren, nämlich durch königliche Commission einen einheitlichen Plan zu entwerfen, für dessen Ausführung nun die Angebote verschiedener Gesellschaften in Concurrenz zugelassen und nach Prüfung dem besten Angebot die Concession ertheilt werden sollte. Das ist die Concurrenz „für den Markt“. Das Gegentheil ist die übliche „freie Concurrenz“, „die Concurrenz auf dem Markt“, das englische System. Als Beispiele für die Zweckmässigkeit des französischen Systems führte Chadwick neben dem Eisenbahnwesen an: nicht bloss Gasfabriken, Omnibus, Miethswagen u. dgl., sondern auch die Bäckerei, die Brauerei. Und auf die Frage, die man öfters an ihn gerichtet, wo denn dies Princip seine Grenzen haben solle, antwortet er: da, wo die Vergeudung durch die „Concurrenz auf dem Markte“ eine Grenze hat, was nur die jedesmalige Untersuchung der besonderen Unternehmung ergeben kann.

Während man der kritischen Kühnheit dieses Gedankens gegenüber der bleiernen Rechtgläubigkeit der heutigen „Political Economy“ seine Hochachtung nicht versagen kann, wird man doch, soweit es sich um die englische Eisenbahnpolitik handelt, — und nur hiervon haben wir an dieser Stelle zu reden — dagegen Bedenken geltend machen müssen. Diese Anschauung befindet sich nämlich ungefähr in dem entgegensetzten Extreme zu der wirklichen englischen Eisenbahnpolitik. Während diese die Logik der wirthschaftlichen Thatsachen zurückzuschieben sich abmüht, geht Chadwick's Ansicht von dem fertigen Begriffe aus und will ihn

[1]) Nicht „after“ the field, wie der Bericht der Verhandlungen des Vereins für Socialpolitik zu Eisenach, October 1873, S. 129, einem Redner in den Mund legt.

an den Anfang der wirklichen Thatsachen setzen. Aber ganz abgesehen von den politischen Schwierigkeiten, wo ist der Beweis dafür, dass a priori das heutige englische Eisenbahnsystem mit der „competition for the field“ wirthschaftlich möglich war? Ist doch selbst in dem kleinen Belgien, dessen Könige die Quarterly Review im Jahre 1868 [1]) als eins seiner Hauptverdienste anrechnete, von Anbeginn das Eisenbahnwesen als Aufgabe eines staatlichen Systems begriffen zu haben, jener erste Gedanke nur sehr unvollkommen weiter verfolgt worden. Und kann das französische System etwas für England beweisen?

Doch das Wahre liegt jedenfalls in Chadwick's Auffassung, dass sie auf Grund der gemachten Erfahrungen die Nothwendigkeit der Verschmelzungen [2]) im englischen Eisenbahn-

[1]) vol. 125, p. 308.

[2]) Vgl. hierzu die analogen Erfahrungen mit der Concurrenz der transatlantischen Telegraphenkabel. Im August 1866 begann die erste, die englische Gesellschaft, ihre Thätigkeit, und zwar mit dem Satze von £ 20 per Depesche von 20 Worten. Dieser Satz hätte im Laufe der Jahre die Dividende, mässig geschätzt, auf etwa 30 Procent gebracht; es konnte daher nicht ausbleiben, dass die Concurrenz angeregt wurde, und diese erstand in der französischen Kabelgesellschaft. Unter dem Eindrucke dieser Concurrenz fiel der Tarif der englischen Gesellschaft bis zum Mai 1869, d. h. noch vor Eröffnung des Concurrenz-Unternehmens, auf 3 £ 7 sh. 6 d. für 10 Worte. Am 15. August 1869 eröffnete die französische Gesellschaft ihren Betrieb und zwar zu dem bedeutend niedrigeren Satze von 1 £ 10 sh. per 10 Worte (= 3 sh. pr. Wort). Dies nöthigte die englische Gesellschaft, eine ähnliche Reduction eintreten zu lassen. Um aber sich gegenseitig vor fernerem Schaden durch Concurrenz zu schützen, thaten die beiden Gesellschaften dasselbe, was so oft in ähnlichem Falle geschehen war, sie verbündeten sich, und zwar trafen sie ein Abkommen, dahin gehend, dass auf Grund gemeinsam festgestellter gleicher Tarifsätze die gemeinsamen Einnahmen im Verhältnisse von $63^1/_3$ Procent für die englische Gesellschaft und $36^2/_3$ Procent für die französische vertheilt werden sollten. Die Folge davon zeigte sich bald. Im selben Jahre zerrissen beide Kabel der englischen Gesellschaft, und man setzte sofort den Tarif auf 3 £ für 10 Worte (6 sh. pr. Wort) in die Höhe. Als die beiden Kabel reparirt waren, griff man nicht auf den Satz von 1 £ 10 sh. zurück, sondern ging nur auf 2 £ herab. Erst 1873, unter der Furcht neuer Concurrenz, gingen die beiden Verbündeten auf den alten Satz von 1 £ 10 sh. zurück.

system vollauf rechtfertigt, indem sie dieselben für den wirklichen Zustand der Dinge als das dem Ideale gegenüber einzig mögliche und bestmögliche Auskunftsmittel aus dem verfehlten Zustande von selber an die Hand gibt.

Ich habe Chadwick's Theorie als Gegenstück gegen die praktische Eisenbahnpolitik des Landes erwähnen wollen. Wir müssen jetzt zusehn, wie practische Politik und wirthschaftliche Thatsachen sich vereinigen lassen.

2. Es sind nicht solche wirthschaftlichen Thatsachen, zu welchen die praktische Politik stillschweigen kann. „Lassen Sie uns in Ruhe und dann ist alles gut", sagte der Vorsitzende der Great Western zu Cardwell in der Untersuchung des Jahres 1853. „Wie sollen wir Sie in Ruhe lassen, antwortete Cardwell, Sie lassen ja uns nicht in Ruhe" [1]).

Die beiden Compagnien haben im Jahre 1872 resp. 17 Procent und 15 Procent Dividende gezahlt. Es ist keinem Zweifel unterworfen, dass eine entschiedene Reduction des Tarifs d. h. auf etwa 1 Shilling per Wort eine bedeutende Steigerung des jetzigen Telegraphen-Verkehrs zwischen Europa und Amerika hervorrufen muss; die jetzigen Kabel sind im Stande, 12 Worte per Minute zu befördern, d. h. 17,280 Worte per 24 Stunden. Dies würde zu einem Shilling per Wort £ 864 per Tag oder £ 315,360 per Jahr betragen. Es ist nicht unwahrscheinlich dass bei jenem Satze das Kabel Tag und Nacht besetzt wäre, zumal es drüben zum Theil Tag ist, wenn hier Nacht. Indessen bloss angenommen, das Kabel arbeite nur $^2/_3$ des Jahres, so würden sich die Jahres-Einnahmen auf £ 210,240 stellen. Die Herstellungskosten würden, nach den hohen Kosten der beiden vorhandenen Kabel gerechnet, rund 1 Million £ betragen, muthmaasslich aber wesentlich geringer sein; die jährlichen Betriebskosten würden £ 20 000 höchstens betragen; es blieben hiernach jährlich £ 190,000 auf 1 Million £ als Dividende und zum Reservefonds. — So liegt die Sache, lediglich vom Standpuncte einer rationellen Speculation aus gesehen. Dass bei solcher Sachlage ein drittes Unternehmen ins Leben tritt, wenn nicht alsbald die beiden verbündeten Gesellschaften mit angemessenen Tarifermässigungen vorgehen, ist natürlich. Ob aber damit auf die Dauer dem öffentlichen Bedürfnisse Genüge geschehen wird, das ist sehr fraglich. Wie hier und in anderen Fällen die Erfahrung lehrt, tritt nach kurzem Kampfe des neuen Unternehmens mit dem alten abermals eine Vereinigung an die Stelle der Concurrenz.

[1]) Evid. Committe 1853 qu. 1859: „You say that if Parliament

Fragen wir aber, aus welchen Gründen diese Ruhe gestört wird, so sind der Gründe mancherlei. Zuerst ist es das von der Gesetzgebung und Verwaltung Englands niemals verkannte Wesen der Eisenbahnen, welches über die Schranken eines wirthschaftlichen Privatunternehmens weit in die Oeffentlichkeit hinausragt: nur dass die wirkliche Bedeutung derselben sich viel mächtiger für das öffentliche Interesse gestaltet hat, als die englische Gesetzgebung sich am Anfange hat klar machen können, im Laufe der Entwicklung sich hat klar machen wollen. Zweitens ist, freilich enge mit dem ersten Grunde verbunden, der Zustand des privaten Rechtsschutzes durch die erdrückende Macht der Eisenbahngesellschaften erschüttert. Drittens ist der Zustand des öffentlichen Rechts in verschiedenen Richtungen durch sie gefährdet: mehr als dem privaten Verkehre verweigern sie den Staatsanstalten Recht und Billigkeit, entziehen sich dem Rechte auf Besteuerung, trotzen den Aufsichtsbehörden, und, was die Quelle alles Uebels ist, üben einen schwerwiegenden Druck auf das Parlament, das ist, auf die höchste Instanz des staatlichen Rechts und der staatlichen Wohlfahrt.

Es ist nicht einmal auf dem Standpuncte der Gesetzgebung richtig, wenn englische Eisenbahngesellschaften sich durch ihre Vertreter als lediglich „commercial entreprizes" zu bezeichnen lieben [1]). Die englische Gesetzgebung hat durch einen umfangreichen Apparat verwaltungsrechtlicher Bestimmungen von jeher und bis auf die gegenwärtige Stunde diese Anmaassung thatsächlich widerlegt. Weder die Canäle, noch die Landstrassen, weder die Gasanstalten, noch die Docks, weder die Bank von England, noch die Ostindische Gesellschaft sind jemals als ein Handelsgeschäft gemeiner Art von dem Parlamente anerkannt worden. Daher ist auch die Folgerung, welche aus der Voraussetzung gezogen wird, in jedem Handels-

would let you alone, things will go on pretty smoothly, but you do not let us alone; you come here to amalgamate with the etc. etc. ..."

[1]) O'Brien Evid. Royal Commission 1866 qu. 12326—328.

unternehmen gehe es um so besser, je weniger der Staat sich darum kümmere, — nicht zutreffend.

Noch mehr aber als die Gesetzgebung zeigt der wirkliche Stand der Dinge und seine Anforderung an die Reform der vorhandenen Gesetzgebung, dass der gesammte Verkehr des Landes sich hier einem ganz andern Verhältniss als einem blossen Handelsunternehmen gegenüber befindet.

Niemand bezweifelt das, ausser einigen Eisenbahndirectoren.

Zunächst ist ja das Hauptmoment jener Parallele, die Concurrenz, an welche sich wie an ein Zauberwort ein blindes Vertrauen klammert, nicht bloss innerhalb des bestehenden Eisenbahnnetzes, sondern in ihrer Wurzel, der Zulassung neuer Bahnen wider die alten, thatsächlich vernichtet. Nicht im Rechte des Landes, — wir wissen, dass dieses fortbesteht; wir wissen auch, dass es unter gewissen Umständen ausnahmsweise, selbst heute noch, lebendig werden könnte; aber für den regelmässigen Gang der Dinge ist gegenwärtig jene Concurrenz beseitigt. Stärker als einst vor einem halben Jahrhundert der Einfluss des Canal-interest auf das Parlament, welches die Bill der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester in fast zwei Sessionen unterdrückte, steht heute das Railway-interest da zur Abwehr neuer Emporkömmlinge. In der That wird nur selten, selbst von Eisenbahnmännern, die Gefahr einer solchen Concurrenz zugestanden. Der Director der North Eastern, J. M. Pease, erwähnt vor dem Ausschusse von 1872 als Schutzmittel gegen das Monopol für das Publicum, neben dem eigenen Interesse der Eisenbahngesellschaft, dem Einflusse der am Verkehre betheiligten Antheilsbesitzer der Eisenbahngesellschaft und der öffentlichen Meinung (popular voice) die Furcht vor der Concurrenz einer neuen Bahn[1]. Einer solchen Möglichkeit gegenüber bezeichnen es, und zwar ziemlich einstimmig, die andern Zeugen als einen „Traum, dass heute noch concurrirende Hauptlinien in England zuge-

[1]) Evid. 1872 qu. 5118. Vgl. Thompson chairman der North Eastern, qu. 5202—08, 5231.

lassen werden könnten[1]." Und diese Ueberzeugung hat in den Jahren 1865—1866 vor der königlichen Commission wie im Jahre 1872 vor dem Parlaments-Ausschusse sich geltend gemacht.

In einer merkwürdigen Analogie zu der einstigen Agitation der Liverpooler Kaufleute für die erste Eisenbahn gegen die Canäle von Liverpool nach Manchester werden im Jahre 1865 die Vertreter der Liverpooler Handelskammer gefragt, warum sie denn nicht eine Concurrenzbahn zu Stande brächten[2]: dasselbe werden die Zeugen von Hull, die Zeugen der andern klageführenden Städte gefragt. Aber allgemein ist die Antwort: es sei nicht möglich, ein concurrirendes Project im Widerstande gegen den Einfluss und die Geldmittel der grossen Bahngesellschaften, am Orte selbst und vor dem Parlament, durchzusetzen[3]. Auf die Frage eines Mitgliedes der königlichen Commission, was denn für Controlen den Eisenbahngesellschaften auferlegt werden könnten, angesichts der Thatsache, dass sie Handelsunternehmungen seien, antwortet der Präsident der Handelskammer von Staffordshire[4]: Vor allen Dingen, denke ich, wenn wir über diesen Gegenstand reden, müssen wir in Erwägung ziehen, dass das Parlament an gewisse grosse Gesellschaften gewisse Districte factisch vergeben hat, in welchen dieselben ein Monopol ausüben.

Natürlich beruht diese Praxis des Parlaments, wie wir wissen, zum grossen Theile auf der objectiven Zweckmässigkeit des Eisenbahnsystems[5]; und es hat z. B. im Jahre 1865 langer Mühen und sorgfältiger Untersuchung der localen Verhältnisse bedurft, bis das Parlament sich entschloss, eine vierte Linie zur Verbindung von Liverpool mit Manchester,

[1]) W. Morrison M. P. for Plymouth Evid. 1872 qu. 3537: it is quite a dream, that competing trunk lines will be formed in England.

[2]) Evid. 1865 Clark qu. 102.

[3]) Evid. 1865 Clark qu. 197—202. Patterson qu. 303—308, 312—17. Sturge qu. 815—838. Atkinson qu. 895, 920—21. Nicholson qu. 8711 bis 8723, 8760—62. Nicks qu. 8940—46.

[4]) Hollins Evid. 1866 qu. 11347—354.

[5]) S. oben Bd. II, S. 53—56.

nicht parallel einer früheren, sondern auf eigenem Wege, zu gestatten[1]).

Selbst wo ein concurrirendes Project durchgeht und scheinbar im Gange ist, wird sein Erfolg im Keime erdrückt: so kaufte die London and North Western die Actien der bereits zugelassenen Bahn von Southampton nach Andover auf und zog den Bau elf Jahre hin[2]). Southampton braucht seit lange eine Bahn nach Norden; dieselbe wird aber durch die vereinten Kräfte der Great Western und der South Western hintertrieben. Als einen Vorzug der Verschmelzung gegen die blossen Uebereinkünfte benachbarter Bahngesellschaften bezeichnete es ein Zeuge im Jahre 1872, dass die Kraft zur Vernichtung von Concurrenzprojecten intensiver gemacht würde[3]). Das obige Beispiel statt vieler beweist, dass im gegebenen Falle das blosse Zusammenwirken genügt. —

Das Monopol ist also eine Thatsache, welche aus der Natur der Eisenbahnen heraus heute zur Reife und zum relativen Abschlusse gediehen ist[4]). Denn in Zuständen, wo der Bau von Eisenbahnen eben erst im Aufschwunge begriffen ist, kann eine unklare Agitation für jegliche Unternehmungslust sich über das eigenthümliche Wesen täuschen und mit dem ganzen Muthe freihändlerischer Wahrheit behaupten, jedes Capitaleigenthum sei identisch mit dem natürlichen Monopol der Eisenbahnen[5]). Aber im heutigen England sind solche Harmlosigkeiten nicht mehr möglich. Auf zweierlei berufen sich die Vertreter der Verkehrsinteressen: erstens auf den allgemeinen englischen Grundsatz, dass der Staat diejenige Controle zum Schutze des Verkehrs gewährt, welche jedes Monopol verlange, da der „natürliche“ Schutz durch die Concurrenz fehle;

[1]) Evid. 1866 qu. 11351.

[2]) Evid. 1872 Lankester qu. 3030—51, vgl. 3065—74.

[3]) Evid. qu. 1256—64. Vgl. qu. 2182—87.

[4]) Farrer Evid. 1872 qu. 7680—81.

[5]) Otto Michaelis, die Haftungspflicht und das natürliche Monopol der Eisenbahnen, Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft 1863 Bd. II, S. 19.

[6]) Evid. 1872 qu. 3468—72. qu. 5143—49.

zweitens auf die eigenthümliche Macht und nationale Bedeutung des Eisenbahnmonopols. Man hat es von jeher gar nicht anders verstanden, als in demselben Augenblicke, wo man die Thatsache oder das Herannahen dieser Thatsache ins Auge fasste, auch eine starke obrigkeitliche Gewalt dagegen zu verlangen. Wir wissen, dass bereits in der Untersuchung vom Jahre 1853 die Klarheit über die wachsende Macht des Monopols und die Nothwendigkeit eingreifender Controle Hand in Hand gingen[1]; und dass die Eisenbahnmänner selber damals dies zugestanden und ihre Vorschläge darauf einrichteten[2]. Die seitdem verflossenen zwei Jahrzehnte haben diese Ueberzeugungen gereift.

Wir beklagen uns darüber, sagt ein Zeuge vor dem Ausschusse von 1872[3], dass die Eisenbahngesellschaften nicht bloss ihr eignes, sondern auch unser Geschäft verwalten; sie bestimmen für uns, in welchen Märkten wir verkaufen, von welchen Märkten wir unsere Zufuhr beziehen sollen; und wir protestiren, dass wir das alles ertragen sollen, ohne eine Gelegenheit zu haben, unsere Sache einem Tribunal von entscheidender Gewalt vorzutragen.

Die Dictatur der Eisenbahn-Potentaten, sagt Patterson von Liverpool, verfügt darüber nach Belieben, unter welchen Bedingungen der Verkehr des Landes sich entwickeln soll[4].

Allgemein bricht sich die Ansicht Bahn, dass die Eisenbahnen die grossen Heerstrassen des Landes sind, und dass, wer sie besitzt, das Land, die Volkswirthschaft beherrscht[5]. Die beste Erläuterung zu dieser, dem Wesen einer Unternehmergesellschaft widersprechenden, Herrschaft bietet die Macht, welche durch die Differentialtarife ausgeübt wird. Wir haben gesehen, dass hiebei viele Klagen des beschränkten

[1]) Evid. 1853 qu. 458, 545—47, 590, 603—05, 3492—95.

[2]) Evid. Royal Commission 1866, Cosgrove, manager of Bass and Co. qu. 15758: the present railway system is wrong altogether; we want state control. In fact they are our masters instead of being our servants.

[3]) Deacon Evid. 1872 qu. 2034.

[4]) Evid. 1872 qu. 1510—12.

[5]) Evid. 1872 qu. 2786. qu. 3282—93. qu. 757.

Egoismus mit betheiligt sind, aber auch, dass zu gleicher Zeit diese und viele andre Klagen auf den wirklichen Misstand losgehen, welcher darin besteht, dass die trübe vermischten Instincte und Berechnungen von Verwaltungsräthen und Directoren das entscheidende Wort darüber haben wollen, ob hier oder dort dieser oder jener „Verkehr entwickelt“ werden soll: ob der Kohlenproducent mit dem Auslande soll concurriren können, oder ob, wider das Interesse der Kohlenproducenten, die Eisenwerke oder die Maschinenfabrikanten sollen begünstigt werden, ob die Ostküste soll begünstigt werden gegen die Westküste, der Norden gegen den Süden, der eine Industriezweig gegen den andern, ob der Standort einer gewissen Industrie soll verlegt oder erweitert werden — ein Tausenderlei von praktischen Fragen im Einzelnen. Die grosse Disharmonie dieser Zustände hat auch in Deutschland zur Folge gehabt, dass die vor einem Jahrzehnte von den Volkswirthen der Börse verkündete Doctrin der Harmonien neuerdings in eben denselben Kreisen in grellem Missklange geendet hat.

Die Eisenbahndirectoren selber erkennen an, dass solche Macht nicht zugelassen werden sollte; allerdings erkennen sie das an nicht da, wo sie für sich selber sprechen, sondern da, wo sie auf neutralen Boden geführt werden. In der Untersuchung von 1865—1866 kamen die Misstände des irländischen Eisenbahnsystems zu eingehender Erörterung: und hier ist sehr lehrreich, wie bedächtig Cawkwell, Allport und Grierson, die Directoren der London and North Western, der Midland und der Great Western, sich gegen die Selbständigkeit einer oder einiger grossen Actiengesellschaften als Besitzer des irländischen Eisenbahnsystems aussprechen[1]. Die Ablenkung des Verkehrs nach bestimmten Häfen, die Nichtberücksichtigung localer Interessen, die Hintansetzung des einen Bezirkes gegen den andern, — alles das sind Bedenken, welche sehr ernsthaft erwogen werden. Als unumgängliche Abhülfe gegen

[1]) Evid. 1865 Cawkwell qu. 5184, 5192—5207, 5212—19. Allport qu. 5272—78. Grierson qu. 5926-6029.

eine solche Uebermacht — falls überhaupt der gegenwärtige Zustand der Zersplitterung in Irland aufhörte — wird stramme staatliche Controle oder wohl auch Ankauf der Bahnen durch den Staat verlangt, mit Bezug auf Irland.

Sollte nun der Einwand erhoben werden, dass in der Hand irgend einer öffentlichen Behörde oder mit irgend welcher öffentlichen Controle ebenfalls Verletzungen der Gerechtigkeit und Zweckmässigkeit bei der Complicirtheit der hiebei zu lösenden volkswirthschaftlichen Fragen vorkommen würden, so wäre damit nichts anderes als die unzweifelhafte Thatsache bestätigt, dass jede menschliche Verwaltung nach dem Maasse der Schwierigkeit der Aufgabe irren würde: aber durch nichts ist die entscheidende Wahrheit erschüttert, dass es dem Wesen des heutigen Staates widerspricht, solche Aufgaben in der Hand von Actiengesellschaften zu lassen. —

Bedrohlicher indessen, weil über die bloss wirthschaftlichen Interessen hinaus, erscheint der Zustand, wenn man die Folgen für privates und öffentliches Recht betrachtet.

Die Harmonie aller menschlichen Gemeinschaft, am meisten des Staates, beruht auf dem Ebenmaasse seiner Bestandtheile. Jene Freiheit, welche durch Entwicklung unverhältnissmässiger Elemente der Gesellschaft dieses Ebenmaass aufhebt, ist nicht, wie so oft versichert wird, ein Princip des Fortschritts, sondern des Rückschritts. Die mühsam gesicherte Ordnung des Rechtslebens wird durch die sociale Uebermacht solcher Bestandtheile über die andern ins Schwanken gebracht und den scheinbar für immer überwundenen Zuständen des „mittelalterlichen" Staates angenähert, in andern Formen, minder bündig, minder deutlich — aber nicht weniger im Widerspruche mit den Grundsätzen des „Rechtsstaates". Die Quelle der Gerechtigkeit wird nicht in der Weise, wie einst im normannischen Staate, nur durch Gold geöffnet[1]: aber das Gold ist es doch, welches am heutigen Tage den klaren Fluss dieser Quelle trübt, ins Stocken bringt, versiegen lässt — da, wo

[1]) Hallam, View of the State of Europe during the Middle Age ch. 8, p. 433.

man Recht sucht gegenüber den Eisenbahngesellschaften. Es ist eine allgemeine Klage; ja, es wird von den Eisenbahnmännern anerkannt, dass die Bürgschaften des Rechtsschutzes durch die wirthschaftliche Uebermacht erschüttert sind, dass die in ihrem Rechte sich verletzt fühlenden Gewerbetreibenden den Process mit einer Eisenbahngesellschaft scheuen; und zwar nicht bloss wegen der Kosten, welche diese daranzusetzen im Stande sind im Vergleich mit den Privaten, sondern namentlich aus Furcht vor der Ungnade der Eisenbahnverwaltungen[1]). Schon im Jahre 1853 war diese Klage zu hören[2]). Natürlich gilt alles das in verstärktem Maasse für die kleineren Gewerbetreibenden[3]).

Man kann es wohl kaum als eine ernsthafte Erwiederung nehmen, wenn Eisenbahndirectoren antworten, das sei ja gar nicht wahr, worüber die Leute klagen, dass sie in der Gewalt der Eisenbahnverwaltungen seien; umgekehrt vielmehr „wir sind in ihrer Gewalt, sie entziehen uns ihre Kundschaft“[4]); oder wenn sie von sich, mit einer Reminiscenz an den König Lear, behaupten: „wir mögen Sünder sein, aber an uns wird noch viel mehr gesündigt“[5]). Man mag zugeben, dass im Allgemeinen jene Uebermacht mässig gebraucht wird; aber dass solche Uebermacht vorhanden, ist ein abnormer und beunruhigender Zustand[6]).

Deutlichere Beweise jenes Missverhältnisses haben wir in den Beziehungen der Eisenbahngesellschaften mit den ver-

[1]) Royal Commission Evid. 1865/66 qu. 739—745. qu. 10442—43. qu. 15467—70. qu. 15507—16. Evid. Joint Committee 1872 qu. 3518.

[2]) Evid. 1853 qu. 346—51. qu. 4176—87.

[3]) Evid. 1872 qu. 3518: small traders are frightened to go to law with Railway companies.

[4]) Cawkwell Evid. 1866 qu. 11755.

[5]) qu. 4207 Ennis: railway companies may be sinners ... but they are very much sinned against (King Lear: I am a man more sinned against than sinning).

[6]) Royal Commission qu. 11049: considering the power they have, I think they are very moderate, I am often surprised at their moderation but that is not a right state of things for the public.

schiedenen Anstalten der Staatsregierung kennen gelernt, deutlicher nicht bloss deshalb, weil hier nicht Egoismus gegen Egoismus streitet und es für zweifelnde Hörer dunkel bleiben könnte, ob nicht etwa die Beschwerden ihren Grund in unberechtigten Ansprüchen haben: sondern deutlicher namentlich wegen des grossen und unbedingten Interesses, welches hier thatsächlich verletzt wird.

Die Art und Weise, wie das Recht der Postverwaltung und der Militärverwaltung, an sich schon verkümmert unter dem Drucke der Eisenbahngesellschaften auf die Gesetzgebung, schief gedeutet, verdreht und immer in dem todten Buchstaben ausgebeutet worden — kann nur ein Gefühl des Unwillens, ja des Widerwillens erregen.

Wir haben uns oben[1]) überzeugt, dass die absoluten Pflichten der Postverwaltung für den gemeinen Nutzen nicht allein nicht durch absolute Rechte an den Eisenbahnen befriedigt sind, sondern auch, dass ihre der Aufgabe nicht genügenden relativen Befugnisse, eingekeilt zwischen die Stellung einer Privatperson und odiöse Sondergesetze, welche obenein in der ungünstigst möglichen Weise gedeutet werden, die Postverwaltung schlechter stellen als einen gewöhnlichen Industriellen. Gerade der absolute Charakter der von der Postverwaltung verlangten Beförderung, welcher unter normalen Verhältnissen zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften ein aus dem Wesen der Sache fliessendes absolutes Recht hervorrufen müsste, setzt die staatliche Behörde unter den gegebenen Verhältnissen in den doppelten Nachtheil, nicht nur nicht eine ihrer Aufgabe entsprechende Befugniss zu geniessen, sondern als Quasi-Privatperson nicht jenen Reiz für die Eisenbahnverwaltung zu besitzen, welchen der gemeine Verkehr in seiner Relativität, in seiner Abhängigkeit, seiner Dehnsamkeit je nach Beförderung, Entgegenkommen, Billigkeit, den Eisenbahnen entgegenbringt.

Wir haben ebenfalls gesehen, dass die Versuche zur Reform, statt entschiedener zu werden, statt fortzuschreiten, immer

[1]) Bd. II, S. 161.

zaghafter, immer seltener werden, und gegenwärtig im Wesentlichen der abnorme Rechtszustand, das heisst, ein unwürdiges Recht der Staatsbehörde in der Praxis verdreht unter der Macht der Eisenbahngesellschaften, als der normale Zustand angesehen wird: es ist das Ideal der staatlichen Behörden geworden, dass die Postverwaltung nicht schlechter gestellt werde, als die Privaten!

Aehnliches wie bei dem Rechte der Postverwaltung haben wir in den Befugnissen der Militärverwaltung gefunden[1]. Auch hier ist es, obwohl die Beziehungen einfacher und die gesetzlichen Bestimmungen kürzer sind, zu Verwicklungen des Rechtszustandes gekommen, welche in wesentlicher Uebereinstimmung mit den Ansprüchen der Postverwaltung ein unerreichbares Ideal in der Gleichstellung mit dem Privatverkehre geschaffen hat. Die Militärverwaltung wagt den Wunsch zu hegen, dass die Truppen des Staats unter eben so günstigen Bedingungen befördert werden wie die „Volunteers"! Weil aber der Staat seine Manöver abhalten, seine Truppendislocationen vornehmen lassen muss, unabhängig von hohen oder niedrigen Fahrsätzen — dagegen die „Volunteers" ihren Vergnügungspatriotismus je nach der Wohlfeilheit der Fahrsätze spazieren führen: so erhalten diese Leute anlockende Bedingungen zugestanden; der Staat muss zahlen nach altem Tarif.

Die Art, wie die arge Ungerechtigkeit dieses Verhältnisses — wenn überhaupt — eingeräumt wird von Eisenbahnmännern, ist womöglich schlimmer, als dass sie gar nicht eingeräumt wird. Man wendet ein: man müsse sich an dieser Ungerechtigkeit schadlos halten, so lange der Staat seinerseits die Ungerechtigkeit begeht, eine Steuer zu verlangen.

Diese Frage der Besteuerung ist für sich, wie wir gesehen haben, ein lehrreicher Belag des Missverhältnisses, welches wir hier betrachten. Eine mässige Steuer, welche das Monopol der heute durchweg blühenden Eisenbahngesellschaften den finanziellen Anforderungen des Staates unterwirft, wird

[1]) Bd. II, S. 173.

mit ebensoviel Unklarheit der Phrase als Sicherheit des Instincts bestritten und zum ansehnlichen Theile erfolgreich dem Staate vorenthalten, weil ein seinem Sinne nach völlig entgegengesetztes Gesetz vor einem Menschenalter eine Exemption gewährte, welche heutzutage ein deutlicher Unsinn geworden ist. Gegenüber dem Lärm wegen der Existenz der Steuer überhaupt, denkt man nicht einmal daran, jene von der Zeit längst überholte Exemption gesetzlich zu entfernen: umgekehrt, die officiellen Kreise, Parlament und Board of Trade, finden in den mit jener Exemption gemachten trüben Erfahrungen einen warnenden Grund wider alle gesetzlichen Bestimmungen über Tarife. Man beugt sich dem Schicksal jener Uebermacht und sucht den Grund am unrechten Orte, weil man nicht den Blick aufschlagen will und den Grund da finden, wo er ist.

Wie sich die Eisenbahnverwaltungen wider die ihnen vorgesetzte Controlbehörde stellen, das hat uns der ganze Gang der Eisenbahngesetzgebung, das haben uns in der Erörterung der einzelnen Gegenstände der Verwaltung hinreichende Fälle gezeigt. Nachdem alle andern Beziehungen als eine leere Velleität sich erwiesen haben — für Zulassung von neuen Bahnen, für Controle der Tarife, für Einsicht in die Geschäftsführung, für Wahrung der Gerechtigkeit im Verkehr mit den verschiedenen Interessenten — ist schüchtern übrig geblieben, womit man schüchtern angefangen, die Befugniss der Behörde, über die Lebenssicherheit zu wachen, ein Punct, an welchem sonst die öffentliche Meinung von England mit dem Schlagwort des non-interference niemals getändelt hat[1]). Den mühseligen Kampf, in welchem sich aber auch an diesem Puncte die Staatsregirung mit den Eisenbahngesellschaften quält, haben wir kennen gelernt, und als

[1]) Als im Juli 1874 in Cremorne gardens ein Gaukler mit einer Flugmaschine verunglückt war, machte sich unmittelbar das Verlangen geltend, man solle künftig dergleichen Kunststücke nur auf Grund polizeilicher Controle gestatten: u. a. schlug „Daily News“ ein sehr „liberales“ Blatt, das vor.

neueste Urkunde socialer Selbstherrlichkeit gegen diese Befugniss des Staats liegt uns die Sammlung der Antworten vor, welche die Eisenbahnverwaltungen um das Ende des Jahres 1873 und den Anfang des Jahres 1874 auf das Circular erstattet haben, zu welchem der verewigte Chichester Fortescue kurz vor dem Ende sich aufraffte. Die Staatsbehörde sprach von Maassregeln, welche in der Zukunft möglicherweise erwogen werden könnten, in ängstlich höflichem Tone: die Eisenbahnverwaltungen antworteten abweisend, hochmüthig, beleidigend.

Dass sich die Eisenbahnmänner des Ungehorsams gegen die Behörde, der Nichtachtung der Gesetze rühmen, haben wir gesehen[1]). Die Beispiele, welche wir kennen, sind nicht die einzigen. Auch lässt sich solch Rühmen nicht bloss in discretem Gespräche, sondern in offner Versammlung, ja vor königlichen Commissionen vernehmen, weil es sich stark fühlt in dem Rechte seiner Willkür. In der Generalversammlung der South Eastern sagte zu den Antheilsbesitzern der Vorsitzende der Gesellschaft, Sir E. Watkin, im Januar 1873 unter anderm Folgendes. „Wer sind diese Herren, diese Militäringenieure, welche niemals einen Groschen in ihrem Leben durch praktische Geschäfte erworben, und die keinen Begriff von einem Betriebe mit zehntausend Mann ohne militärische Disciplin haben? Wer sind sie, dass sie ausgezeichnete Eisenbahndirectoren, wie meinen Freund Mr. Eborall, lehren wollen, wie sie ihr Geschäft zu führen haben? Ich denke, die Einmischung, die unverschämte Einmischung dieser Individuen wird fast zu viel, als dass praktische Männer es ertragen können“[2]).

[1]) Bd. I, S. 298–299.

[2]) What are these gentlemen, these military engineers, who never earned a shilling in their lives by commercial enterprise, and have no notion of working a staff of ten thousand men without military discipline? Who are they, who teach eminent managers of a railway, like my friend Mr. Eborall, how they ought to conduct their business? I think the interference — the insolent interference — of these individuals is becoming almost too much for practical men to bear.

Vor der königlichen Commission rühmte sich Allport im Jahre 1865 [1]): „Ich habe mich persönlich den Beamten der Regierung sehr stark widersetzt und in vielen Fällen mich geweigert, ihre Ansichten auszuführen; eins der Mitglieder dieser Commission weiss, dass wir ihnen Widerstand geleistet haben bis aufs äusserste und dass die Regierung hat nachgeben müssen."

Wie der im Amte des Board of Trade ergraute und für die Praxis desselben maassgebende permanente Secretär, T. H. Farrer, darüber denkt, mit der Controle der Eisenbahngesellschaften etwas zu thun zu haben, darüber hat er, neben vielen andern Aeusserungen, sich namentlich in langen Aussagen vor dem Parlamentsausschusse des Jahres 1872 sehr verständlich vernehmen lassen. Es ist ihm „eine gehässige Aufgabe", sich in diese Dinge zu mengen [2]).

Dieser selbe Mann hat aber auch das entscheidende Wort ausgesprochen über den ganzen Stand der Frage: „Mir erscheint die endliche Verschmelzung und das Monopol dieser grossen Gesellschaften vielmehr als eine politische Gefahr denn als eine wirthschaftliche [3])."

Damit ist der Standpunct bezeichnet, von wo aus jede Reform der Frage erörtert werden muss. Und aus diesem Grunde sind alle Vorschläge, welche bloss technische Behördenverbesserungen, neue Zusammensetzungen, neue Tribunale, hohe Gehälter, ehrfurchtgebietende Posten für jüngere Söhne jüngerer Brüder an die Stelle setzen wollen, um die Welt einzurenken, wie es das Railway Department des Board of

[1]) Evid. qu. 5303: I can, if neccessary, give instances in which I have been personally very much opposed to Government officers, and have refused in many cases to carry out their views. One of the members of this Commission is aware that we have resisted the views of Government officers even to the last, when Government have been obliged to give way.

[2]) Evid. 1872 qu. 7413—31: „an invidious task."

[3]) qu. 7734—40: I look upon the ultimate amalgamation and monopoly of these great companies rather as a political danger than as a commercial danger.

Trade nicht gekonnt hat, leere Täuschungen, Selbsttäuschungen. Wenn es eine auch von Eisenbahnmännern anerkannte Nothwendigkeit ist, dass grossen Verschmelzungen gegenüber zum Schutze des Publicums eine starke staatliche Gewalt eintreten muss[1]): so bewegt sich jeder Vorschlag auf dem Grunde dieser an sich richtigen Erkenntniss in einem endlosen Kreise, wenn er das Problem nicht als eine Frage der Verfassung und Verwaltung des Staates auffasst[2]). Ja, diese Kreisbewegung ist durch das Wesen des englischen Staates, des freien Staates überhaupt, bis zu einem gewissen Grade vorgezeichnet: denn indem der freie Staat die Gesellschaft zur Selbstverwaltung beruft und im Parlamente diese Selbstverwaltung krönt, erzeugt er zugleich die Bewegung der widersprechenden Kräfte von socialem Einflusse und staatlicher Pflichterfüllung. Und die Bedeutung eines zo ungeheuren socialen Einflusses, wie ihn die Eisenbahngesellschaften besitzen, für das öffentliche Leben besteht darin, dass die Frage entsteht: kann in der bisherigen Weise überhaupt fernerhin fort regiert werden? „Eines der ersten Motive des Staatslebens", sagt Burke, „ist, dass Niemand Richter sei in eigner Sache, sondern dass Jedem ein Zügel angelegt sei gegen seine Leidenschaften durch eine Macht ausser ihm"[3]). Das Wesen des freien Staates besteht aber darin, dass mehr und mehr diese „Macht ausser ihm" in den Menschen hineinverlegt werde, dass die sittliche Substanz in seinem Innern stark genug werde, um der eigne Richter zu sein. Denn das eben ist die Identität von sittlicher und politischer Freiheit. Zwischen jenem Anfangspunct des staatlichen Lebens und diesem endlichen Ideale verläuft die ganze Entwicklung des Staates zur Freiheit, aber nicht in gleichmässiger und gerader Richtung

[1]) Evid. 1853 qu. 614—627. qu. 1949—70, 1977—83. Price 1872 qu. 4116—4137. Walker qu. 2268—72. Forwood qu. 1096. qu. 1704 bis 1710, 1744—46. Clark qu. 1243—55. Selbst Allport qu. 403—406. Endlich eine Rede des Earl Derby Society of Arts, Juni 1873.

[2]) Vgl. die Besprechung des I. Bandes dieser Untersuchungen im „Centralblatt für Eisenbahnen" 1874 No. 74—77 (von Lorenz von Stein).

[3]) Reflections p. 88.

auf das Ziel hin, sondern durch die Wandlungen des Culturlebens vielfach gestört, unterbrochen, abgelenkt. Je verwickelter die Cultur, je grösser die sociale Entfaltung, um so schwieriger die Fortentwicklung des staatlichen Problems, ja um so grösser unter Umständen die Gefahr für die Behauptung des schon Erreichten.

Der heutige Einfluss der Eisenbahngesellschaften stellt den bisherigen englischen Staat in Frage, weil derselbe darauf gebaut ist, dass die sociale Macht dem Staate dient, nicht den Staat aufhebt. Dem heutigen englischen Staate fehlen nicht nur die Organe, die neuen socialen Mächte zu beherrschen, sondern es fehlt ihm — eben in der Consequenz jenes Kreislaufes — auch die Macht, solche Organe zu schaffen.

Die hieraus folgenden Bedenken bleiben bestehen, auch wenn man, in Uebereinstimmung mit den im heutigen England vorwaltenden Ansichten, zugibt, dass der Druck der öffentlichen Meinung, der männliche Sinn des englischen Volkes[1]), Schutzwehren sind statt des Staates. Dass diese Ersatzmittel die Lücke nicht ausgefüllt haben, das hat uns die ganze Geschichte der Eisenbahngesetzgebung bewiesen. Im Allgemeinen lehrt die englische Erfahrung, gerade dieses Jahrhunderts bis in die neueste Zeit hinein, dass die Missstände ein hohes Maass haben erreichen und lange haben dauern müssen, ehe die öffentliche Meinung angeregt, noch viel länger, ehe sie wirksam wurde. Das beweist nichts gegen England, dessen Volk trotz alledem das männlichste und

[1]) Vgl. Bagehot, Lombard Street p. 72: in England we can often expect, by the indirect compulsion of opinion, what other countries must effect by the direct compulsion of Government. — Evid. 1872 Joint Committee, Thompson qu. 5265—66: Englishmen would never allow themselves to be unfairly dealt with either in railway or in any other matters. Evid. 1853, J. Swift qu. 791: I think public opinion has the greatest possible effect upon railway companies and will continue to have that effect. Aber dagegen Robert Stephenson 1853 qu. 1083—84: Is not the press generally speaking very critical on the present system of railways? — Yes, they are critical on many things they do not understand. — Vgl. Evid. Captain Tyler 1872 qu. 6923—30.

staatlichste Volk der Gegenwart ist, sondern es beweist, dass die öffentliche Meinung nicht den Staat und seine Pflichterfüllung ersetzen kann.

In der souveränen Körperschaft des englischen Staates sitzen heute, nach der Aussage eines Eisenbahndirectors, mehr als hundert Eisenbahnverwaltungsräthe[1]). Nun mag zu einem geringen Theile wahr sein, dass in dieser selben Körperschaft andere Vertreter anderer Interessen ihren Einfluss wider die Eisenbahngesellschaften durchzusetzen verstehen[2]): wie aber der Gesammterfolg der beiderseitigen Einflüsse ist, das hat uns die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung dargethan[3]).

Wäre selbst erwiesen, was nicht erwiesen ist, dass ökonomisch das bestmögliche geleistet ist — im Einzelnen mag freilich Vortreffliches geleistet sein — so ist damit gar nichts gegen die hier berührten Gefahren bewiesen. Was beweist, — um in ein verwandtes Gebiet um eines Vergleiches willen hinüberzugreifen —, was beweist die Vortrefflichkeit des Baumwollengewebes gegen die socialen Schattenseiten der grossen Industrie? Ja, diese gelegentlich treffliche Beschaffenheit der Leistung ist sittlich um so gefährlicher, weil sie dem am Aeussern hängenden Urtheil die tiefer liegende Gefahr verhüllt, weil die materielle Befriedigung ein unerlaubtes Genügen schafft. Inzwischen ist es noch lange nicht wahr, dass diese materielle Trefflichkeit erreicht sei und die Unbefriedigung stumm mache: im Gegentheil — und wären es bloss die periodisch wiederkehrenden Eisenbahnunfälle mit dem

[1]) Allport Evid. 1872 qu. 4281, vgl. 4275—80.

[2]) Vgl. die einseitigen Aussagen von Forbes vor dem Committee on Accidents 1870 qu. 13551—55. Forbes fügt selber hinzu „you must take it for what it is worth ... as coming from me."

[3]) Vgl. die Unterhaltungen in dem Ausschusse über Unfälle vom Jahre 1870, wo Price, Vorsitzender der Midland, als Ausschussmitglied den Director der London, Chatham and Dover, Forbes, verhört: Price als Delegirter des Unterhauses verfällt bei dem Verhöre in den socialen Ton des Railway-interest und spricht zu F. von „We", um einem andern Ausschussmitgliede gegenüber, welches Fragen gestellt hat, durch Fragen und Antworten im Namen des Railway-interest Bescheid zu geben. Evid. qu. 1353—54.

Leichtsinn ihrer Verschuldung — auch die Materie sorgt dafür, dass die Sache nicht zur Ruhe kommt.

Immer werden für eine tiefere Betrachtung der Thatsachen jene Bedenken vorwiegen, welche das tägliche Gerede am wenigsten erörtert, weil sie nicht auf der Oberfläche liegen. Immer wird es solcher Betrachtung als ein grösserer Missstand erscheinen, dass die sittliche Harmonie des Gemeinwesens durch eine sociale Macht auf den Kopf gestellt wird, als dass Unvollkommenheiten der technischen Leistung beklagt werden, die im höheren oder niederen Grade unter allen denkbaren Einrichtungen des Betriebes vorfallen würden. Denn solche Unvollkommenheit ist menschlich, und sie stellt kein wesentliches Interesse der Gemeinschaft in Frage. Die wirkliche Gefahr wird denn auch in England angedeutet, links und rechts[1], wenn schon sie der Tageserörterung nicht geläufig ist und hinter andern, technischen Gesichtspuncten zurückstehen muss.

3. Wir wissen, dass der Gedanke, die englischen Eisenbahnen auf den Staat zu übernehmen, nicht neu ist; er kehrt seit etwa vierzig Jahren in der Presse, in gemeinnützigen Gesellschaften, auch im Parlamente wieder. Man kann nicht sagen, dass er durch die Länge der Jahre zu einem praktischen Plane gereift sei, noch durch die wiederkehrenden Debatten geklärt. Nur als negative Ueberzeugung scheint er an Ausbreitung zu gewinnen, wenn auch langsam. Denn auf der einen Seite wachsen jene grossen Unternehmergesellschaften an Ausdehnung und Macht; auf der andern Seite wird die Verlegenheit immer grösser, wie man mit Controlmaassregeln ihnen beikommen könne[2]. Und von vornherein muss anerkannt werden, dass die Vertheidiger des Planes sich in der, für England besonders schwachen Position befin-

[1] Quarterly Review 1862 vol. 111, p. 1—40. Westminster Review 1866, p. 319. Die Westminster Review sagte, es seien 200 Eisenbahndirectoren im Unterhause.

[2] Vgl. Quarterly Review 1871 vol. 131 (Farrer): Industrial Monopolies p. 468.

den, mit zukünftigen Möglichkeiten und nicht auf dem Boden der Thatsachen zu argumentiren — eine Sachlage, aus welcher es auch den Untersuchungen, die eine auf Thatsachen gestützte Kritik bezwecken, wie ein unerquicklicher Nebelwind entgegenweht. Indessen immer ist Eines erreichbar — dass man das Wesen der Frage verstehe und ihre Erörterung auf den Punct stelle, auf welchen sie hingehört. Dieser Punct ist die Verfassungs- und Verwaltungsreform des englischen Staates. Es wird kaum bestritten werden, dass im heutigen englischen Staate und seiner Verwaltung erst mühsam ein Platz geöffnet werden muss, wo sich das neue Staatsbahndepartement mit mehr als siebzehntausend Meilen Eisenbahnen und mehr als zweimalhunderttausend Beamten passend einfügte. Aber mit dieser Ansicht ist nach meiner Ueberzeugung zugleich alles zugestanden, was für diese Frage in der Hauptsache den Gegnern zugestanden werden muss, wie es denn nach der andern Seite hin ein Argument gegen den rein technischen Doctrinarismus ist. Ist das zugestanden, so hat man ziemlich freie Bahn gegen die Gründe der Bekämpfer des Plans, und es ist nicht bloss zufällig, sondern es liegt in der Kraft der Sache, dass die Ausführungen der Anwälte aus bloss wirthschaftlichen Gründen überzeugend erscheinen, die Ausführungen der Widersacher matt und unbedeutend. Freilich nicht in dem Sinne, dass alle phantastischen Projecte, welche sich an die Staatsbahnen nicht selten knüpfen, diesen Charakter der Ueberzeugungskraft besässen und ihre Widerlegung schwer wäre: im Gegentheil, wir haben bei früheren Anlässen schon gesehen, dass mit solchen Extravaganzen den Gegnern die Sache leicht gemacht ist. Nein, es handelt sich nicht um Speculationen auf goldene Erfolge für Staat und Volkswirthschaft, welche sich an allen Enden ergeben müssten — eine Art der leidenschaftlichen Agitation, nicht der nüchternen Beweisführung — sondern es handelt sich nur darum, dass man unter dem Eindrucke der von allen Seiten anerkannten Verlegenheit nachweise die Ausführbarkeit der Abhülfe überhaupt. Gerade das ist eine weit zwingendere Beweisführung, dass man das eine Bedürfniss als dringend nachweist und die

Möglichkeit der Abhülfe zeigt, und der schwächere Weg ist es, auf zwanzig Bedürfnisse im Einzelnen, welche besser befriedigt werden könnten, zwanzig verschiedene Aussichten unendlicher Besserung zu versprechen, die doch auf nichts als allgemeinem Raisonnement beruhen. Erst die Erfahrung kann lehren (um an einem Beispiele meine Meinung zu zeigen), wie denn auf dem gegebenen Boden die Tarifhandhabung durch eine Staatsverwaltung sich unterscheidet von der gegenwärtigen in den Händen der Actiengesellschaften Englands; und es ist nicht bloss nothwendig, für einen zwingenden Beweis auf solche Erfahrung zu warten, sondern auch gar nicht nöthig, Beweise für die Zukunft zu versuchen. Dagegen ist es nothwendig oder doch dringend wünschenswerth, dem anerkannten Missstande abzuhelfen, und wenn es sich zeigt, dass dies überhaupt thunlich, so bedarf es der phantastischen Versprechungen gar nicht. Dass der Missstand als ein schwerer anerkannt ist, glaube ich gezeigt zu haben; dass eine Aenderung der englischen Verwaltung möglich, wird man nicht bestreiten; es bleibt zu beweisen, dass aus ökonomischen Gründen — bei einem entsprechend ergänzten Behörden-Organismus — ein zweckmässiges Staatsbahnsystem in England möglich ist. Ist das gezeigt, und im folgenden wird das zu zeigen unsere Aufgabe sein, so muss es dem englischen Staate überlassen werden — nach den Grenzen, welche sich diese Untersuchungen gesteckt haben — sich fortzuentwickeln, umzugestalten, und wir wollen ihm Glück dazu wünschen, indem es Aufgabe staatsrechtlicher Untersuchungen bleibt, diese politische Frage zu erörtern.

Die Möglichkeit eines englischen Staatsbahnsystems ist in den früheren Untersuchungen, namentlich im Jahre 1844, wie wir wissen, nicht allein nicht bestritten, sondern geradezu empfohlen worden. Noch im Jahre 1853 war es eins der das Eisenbahninteresse am engherzigsten vertretenden Parlamentsmitglieder, Mr. Charles Russell, Präsident der Great Western, welcher unumwunden die Nothwendigkeit für die Staatsregierung betonte, bei Fortentwicklung der Verschmelzungen und bei Aufgeben des Princips der Concurrenz die Eisenbahnen selber

in die Hand zu nehmen und „dem Systeme diejenige Energie und Uniformität zu verleihen, welche der Centralisation der Staatsverwaltung eigenthümlich sind“; „mit den Mitteln, welche der Regierung zur Verfügung stehen, mit dem grossen Beamtenapparat, über welchen sie verfügen könnte, würde solch' ein System den öffentlichen Interessen zuträglich gemacht werden können“ [1]).

Im historischen Theile habe ich gezeigt, dass, neben zahlreichen Aeusserungen bei andern Anlässen, vor dem Parlamentsausschusse des Jahres 1872 eine nicht geringe Zahl von Stimmen die Staatsübernahme der Eisenbahnen befürwortete. Während aber auf die günstigen Aeusserungen der hierbei hauptsächlich betheiligten kaufmännischen Kreise weder aus dem Gesichtspuncte uninteressirter Erwägung der Sachlage noch aus Gründen praktischer Sachverständigkeit sonderlich viel Gewicht gelegt werden kann, ist desto mehr Werth auf die Auseinandersetzungen des Captain Tyler zu legen, des seit einer Reihe von Jahren als königlicher Eisenbahninspector thätigen Staatsbeamten, welcher in amtlichen Berichten, vor dem Ausschusse von 1872, in der „statistischen Gesellschaft“, den Ankauf der Eisenbahnen durch den Staat empfohlen hat. Tyler führt zur Rechtfertigung Folgendes an [2]).

Die Verwaltung der Actiengesellschaften hat oft arge Missbräuche, bis zur Fälschung der Rechnungen und zum Ruin der Antheilhaber, mit sich geführt. Und auch abgesehen von solchen Missbräuchen, kann Niemand, der nicht praktisch im Eisenbahnbetriebe oder in Ueberwachung desselben beschäftigt ist, eine Vorstellung von dem unnützen Aufwande und den Verkehrshemmungen haben, welche die Folge der Verwaltung der verschiedenen Actiengesellschaften sind. Zu gleicher Zeit aber hat es sich herausgestellt, dass, je grösser die Gesellschaften werden, ihre Verwaltung um so mehr die Uebel der Staatsverwaltung annimmt ohne die guten Eigenschaften der

[1]) Evid. Committee 1853 qu. 1845—1852.

[2]) Joint Committee Appendix p. 831—833. Evid. qu. 6947—7238. Journal of the Statistical Society 1873 vol. 36, p. 208—221.

letzteren. Je grösser das Bahnnetz, je grösser das Geschäft, je beträchtlicher Macht und Einfluss, um so schwerfälliger wird die Verwaltung der Actienbahngesellschaften, um so unzugänglicher für Verbesserungen jeder Art. Das hat sich bisher schon bei den dringendsten Anlässen des Verkehrsbedürfnisses gezeigt. Die verschiedenen Beamten der verschiedenen Grade haben häufig, soweit sie es wagen durften, die Verwaltung auf Missstände aufmerksam gemacht, auf nothwendige Verbesserungen, auf Vernachlässigung von Sicherheitsvorrichtungen, ohne dass ihre wiederholten Vorstellungen Beachtung fanden, bis ein grosser Unfall die Richtigkeit derselben handgreiflich machte. Die Berichte des Handelsamtes weisen seit einer Reihe von Jahren nachdrücklich und fortdauernd auf die Schwierigkeit hin, die Gesellschaften, zumal die grösseren und mächtigeren, zu Verbesserungen zu bewegen, selbst in solchen Fällen, wo die praktische Erfahrung das schlagendste Zeugniss dafür abgelegt hatte. Die grossen Eisenbahngesellschaften sind weit entfernt davon gewesen, Schritt zu halten mit der Zunahme ihres Verkehrs und dessen steigenden Anforderungen. Dies wird angeführt, um zu zeigen, dass die Verwaltung der Eisenbahngesellschaften, welche die einflussreichsten Vertheidiger hat und an deren Aufrechterhaltung das Interesse von einflussreichen Personen und Classen geknüpft ist, keineswegs so vollkommen ist, als es dargestellt wird. Die aus der Erfahrung gezogenen Thatsachen wider die Vorzüglichkeit jener Verwaltung werden aber verstärkte Zeugnisse angesichts der wachsenden Concentration des Eisenbahnsystems in wenigen Gesellschaften, welche gesteigerten Einfluss und gesteigerte vis inertiae zur Folge hat.

Dem gegenüber hat die englische Staatsverwaltung bei der Post gezeigt, dass sie ausserordentlich Erfolgreiches zu leisten im Stande ist, und ähnliches hat sich bald nach Uebernahme der Telegraphen auf den Staat ergeben. Von andern Behörden mögen nun entgegengesetzte Beweise angeführt werden (mit Vorliebe wird auf die Marineverwaltung hingewiesen); aber man wird finden, dass da wo, eine Staatsanstalt beständige und prompte Arbeit zu liefern hat, dies gut und

sparsam geschieht. Die künftige Staatseisenbahnabtheilung würde die Erbschaft eines mindestens eben so gut eingerichteten Eisenbahnsystems antreten, wie das gegenwärtige System ist, und würde im Stande sein, in Ruhe und bedächtigem Schritte Verbesserungen in der Einrichtung und in dem Betriebe vorzunehmen. Obenein ist es nicht nothwendig, das ganze Eisenbahnsystem auf einmal zu übernehmen. —

Hören wir nun, was gegen diese Anschauungen Captain Tyler's die Gegner sagen.

Mr. Allport, welcher vor dem Ausschusse von 1872 es als ein sehr „grosses Unglück" bezeichnet hatte, wenn der Staat die Eisenbahnen übernehmen sollte [1], war als Eisenbahndirector zu den Debatten der statistischen Gesellschaft im März 1873 eingeladen und führte Folgendes an [2].

Der Vergleich der Eisenbahnverwaltung mit der Postverwaltung sei ganz falsch. Denn die Postverwaltung thue nichts, als dass sie die Briefe annehme, dieselben durch ihre Knaben und jungen Leute sortiren und abstempeln lasse und dann auf die Eisenbahnen schicke zur Beförderung, so dass die Arbeit des Postamtes in Wirklichkeit den geringsten Theil der Briefbeförderung leiste. Dagegen vergleiche man nun die Arbeit der Eisenbahnverwaltungen auf einer ihrer grossen Stationen, welche Masse von Waarenballen classificirt, gewogen, facturirt und fortgesandt werden müsse nach allen Theilen des Reiches, um am nächsten Morgen, wie die Briefe der Post, auf dem Bestimmungsorte abgeliefert zu werden! Im übrigen verdanke England seine Grösse dem Princip des Self-government, und „der Himmel bewahre uns vor Staatsverwaltung!"

Freunde der Bahngesellschaften könnten sich beklagen, dass man solche Vertreter der englischen Eisenbahndirectoren zu jenen Debatten eingeladen habe — denn es ist wohl nicht nöthig, auf Allport's Gründe eine Antwort zu geben [3]) — und

[1]) Evid. qu. 475: it would be a great misfortune to this country.

[2]) Journal of the Statist. Society vol. 36, p. 229—236.

[3]) Dagegen vergl. man den Ausdruck der Bewunderung für die

könnten nach minder beschränkten Zeugen verlangen. Ich will daher dem Praktiker einen Theoretiker zur Seite stellen, welcher sich einen Namen in England gemacht hat. Stanley Jevons hat kürzlich einen Aufsatz veröffentlicht, worin er die vorliegende Frage erörtert [1]). Er sagt Folgendes.

Vier Bedingungen gibt es, welche erfüllt sein müssen, wenn die Staatsverwaltung erfolgreich sein soll: 1. Die Verrichtung muss von einer unveränderlichen und routinemässigen Natur sein, um nach festen Regeln gethan werden zu können. 2. Sie muss unter dem öffentlichen Auge geschehen oder für den Bedarf von Privatpersonen, welche sofort jeden Fehler erkennen. 3. Es muss sehr wenig Capitalauslage dazu nöthig sein, so dass die jährlichen Einnahmen und Ausgaben mit annähernder Genauigkeit den wirklichen commerciellen Erfolg des Unternehmens erkennen lassen. 4. Die Leistungen müssen von solcher Art sein, dass ihre Vereinigung unter einem allumfassenden Regierungsmonopol zu grossem Nutzen und grosser Ersparniss führe. Diese vier Anforderungen sind in dem Falle der Postverwaltung erfüllt, und daher ist das Staatsunternehmen erfolgreich. Die Schwäche des Telegraphenwesens sei, dass die dritte Anforderung von demselben nicht erfüllt werde. In dem Falle der Eisenbahnen aber könne keine der vier Bedingungen erfüllt werden, ausser vielleicht zum Theile die zweite.

Ich glaube, gegen diese Art der Beweisführung darf von vornherein das Bedenken erhoben werden, dass sie eine einzige grosse petitio principii ist. Denn wo steht das viermalige „Muss“ geschrieben? Die Postverwaltung nehmen, vier Vortheile derselben für den Staatsbetrieb abstrahiren, und die vier Bedingungen aufstellen, welche für den Staatsbetrieb überhaupt nöthig sind: ist das ein wissenschaftliches Verfahren? Obenein aber ist es gar nicht wahr, dass jene ganz

englische Postverwaltung seitens eines andern Eisenbahndirectors, J. S. Forbes, Evid. Committee on accidents 1870 qu. 1344.

[1]) The Railways and the State, in „Essays and Addresses“ by Professors and Lecturers of Owen's College, Manchester. London 1874.

willkürlich aufgestellten vier Naturnothwendigkeiten bei den Eisenbahnen nicht zutreffen. Nur die dritte ist unerfüllt; die übrigen sind vorhanden, wie es zwar nicht eine Nationalökonomie der mathematischen Durchschnitte, aber die Erfahrung des Lebens lehrt. Die erste Bedingung ist diejenige, welche Adam Smith für Actiengesellschaften fordert; und von Actiengesellschaften werden die Eisenbahnen verwaltet. Die zweite spielt handgreiflich eine grosse Rolle beim heutigen Eisenbahnwesen Englands, und Captain Tyler führt [1]) gerade auf diesen Umstand die Scheu der englischen Staatsverwaltung zurück, sich die Verantwortlichkeit für den Eisenbahnverkehr aufzubürden, da man die Wogen des Unwillens über unbefriedigte Ansprüche sich lieber an den Verwaltungen der Gesellschaften brechen lasse. Die vierte Bedingung ist nach übereinstimmendem Zeugnisse sachkundiger Männer unzweifelhaft bei den Eisenbahnen erfüllt. Was dann aber den dritten Punct anlangt, so ist doch dessen „Muss“ weder positiv durch die Eigenthümlichkeit des Postbetriebes, noch negativ durch die alten langweiligen Anekdoten von dem Kriegs- oder Marine-Departement erwiesen. Was soll überhaupt diese ganze Argumentation, da einige Meilen entfernt von der beschränkten Welt dieses „Muss“ eine Mannigfaltigkeit von Staatsbahnen besteht, deren Verwaltung kennen zu lernen eine erspriesslichere Aufgabe gewesen wäre, als solche „Gesetze“ zu entwickeln?

Der entscheidende Irrthum in jener Argumentation ist die Verwechslung des principiellen Gegensatzes: die angeführten Bedingungen für Staatsbetrieb deuten in Wahrheit auf den Gegensatz des Betriebes durch Beauftragte zu dem Selbstbetriebe; dagegen sagen sie gar nichts aus über das Verhältniss von Staatsbetrieb und Actiengesellschaftsbetrieb.

Am Ende kommt die Frage als auf den Hauptpunct darauf zurück, und noch mehr wird dafür die Praxis des heutigen Wirthschaftslebens im Fortgange der Dinge leisten: was aus wirthschaftlichen Gründen eine Actiengesellschaft

[1]) Journal of the Statist. Society vol. 36, p. 220.

leisten kann, das kann auch der Staat leisten; denn wirthschaftlich handelt es sich nur um die Frage: ist Selbstverwaltung oder Verwaltung durch Beauftragte am Platze? A priori ist dann vom Standpuncte des Nationalökonomen gar nichts darüber auszusagen, ob diese Beauftragten nicht eben so gut Beauftragte des Staates sein können wie die Beauftragten eines Haufens von Dividendenscheinen.

Und hiemit sei die Frage dem Schoosse der positiven Politik, wohin sie gehört, zurückgegeben.

Nur der finanzielle Gesichtspunct, welcher in England häufig als Grund grosser Schwierigkeiten hervorgekehrt wird, sei noch erwähnt. Sehr richtig hat Captain Tyler und viel früher schon Galt hervorgehoben, dass dies in der Hauptsache nur ein Tausch von Werthpapieren, nämlich von englischen Staatsobligationen gegen Actien und Prioritätsobligationen sein würde. Die Allmähligkeit der Erwerbung der Eisenbahnen ist auch in dieser Beziehung angemessen, sofern dadurch eine Erschütterung der Curse (des Zinsfusses) der englischen Staatsanleihen verhindert wird. Während die Actien der Eisenbahnen $4^1/_2$—5 Procent, die Prioritätsobligationen 4—$4^1/_2$ Procent Zins geben, ist der Zins, welchen der englische Staat zahlt, etwa $3^1/_3$ Procent. Gelingt es, allmählig die ganze Summe der neuen Staatsanleihe zu dem laufenden Zinse unterzubringen, so bedeutet das eine wesentliche Ersparung von vornherein, welche dem Vorzuge des englischen Staatscredits vor den englischen Eisenbahnpapieren, zumal den Actien, zu verdanken ist. Jedoch gehen wohl beide Theile in ihren Annahmen zu weit, sowohl diejenigen, welche von einer annähernden Verdopplung der bisherigen Masse Consols gar keine Verschlechterung des Curses (Erhöhung des Zinses) erwarten, als auch diejenigen, welche dieselbe geradezu als ein unmögliches Finanzproject bezeichnen. Immer ist es unrichtig, einen durch Ausgabe der neuen Consols ausgeübten Druck auf den Curs als eine Verschlechterung des englischen Staatscredits zu bezeichnen; denn der neuen Verpflichtung steht ein neues Capital als Aequivalent gegenüber, dessen Ertrag die Zinsen vollauf decken soll. Nur ist nicht wohl anzunehmen,

dass ein so starkes — selbst auf eine Reihe von Jahren vertheiltes — neues Angebot der Staatspapiere ohne eine Concession im Zinse aus den bisherigen Antheils- und Obligationsbesitzern ebenso bereitwillige Nehmer finden wird. Dagegen ist es klar, dass der wirkliche Zins niedriger sein wird als der bisher aus den Actien und Obligationen gezogene: denn wenn die Inhaber derselben diese vorzogen wegen des höhern Zinses gegen Consols, so werden sie andererseits die Staatspapiere wieder vorziehen wegen der grösseren Sicherheit und Stetigkeit. Und diese Sicherheit darf ebensowohl aus volkswirthschaftlichen Gründen den Vorzug vor den Cursschwankungen der Actien in Anspruch nehmen, weil jede Festigkeit irgend eines Preises nach dem Maasse der extensiven und intensiven Bedeutung der dadurch bezahlten Leistung die Ordnung und Regelmässigkeit des Wirthschaftslebens fördert, ebenso wie umgekehrt jede Preisschwankung dieselbe stört. In diesem Falle handelt es sich auf der einen Seite um Festigkeit des Einkommens einer zahlreichen Classe, auf der andern um Beseitigung der durch starke Schwankungen (bei den Eisenbahnantheilen durch jedes wöchentliche Mehr und Minder der Einnahmen) hervorgerufenen Cursdifferenzspeculation. Wer nicht in volkswirthschaftlicher Aufklärung sich so weit versteigt, der „Faulheit" der Capitalisten einen Vorwurf zu machen[1], welche sich mit festem und sicherm Zinse begnügen, und die Actienspeculation als eine Tugend anzupreisen — wie das von Volkswirthen der Börse geschehen ist — der wird nicht zweifeln, welches das Bessere ist.

Dass die Acte von 1844 nicht zu Grunde gelegt werden kann bei einem Ankaufe der Eisenbahnen durch die Regierung, das haben wir bei Erörterung jener Acte an ihrem Orte bereits gesehen[2]). Es würde daher mit dem neuen Gesetze, das

[1]) „Der Staat bietet an alle ängstlichen und faulen Capitalisten Sinecuren aus," O. Michaelis.

[2]) Bd. I, S. 166—167. Auch anerkannt in dem Berichte der königlichen Commission von 1867, p. 34.

auch jene Acte noch verlangte, zugleich der neue Modus des Erwerbes anzugeben sein. Wenn aber heute, nicht bloss von den Gegnern des Projects, auf den enormen Preis hingewiesen wird, welcher gezahlt werden müsste, so ist dies eine Vermengung der objectiven Gerechtigkeit und Zweckmässigkeit mit der unleugbaren Schwierigkeit einer Verwirklichung des Projects überhaupt. Auch hier passirt es wieder, dass man politische Schwierigkeiten, die da sind, in der Form von technischen Schwierigkeiten ausdrückt, die nicht vorhanden sind. Die Reform wird gegenwärtig nicht in die Hand genommen werden, weder von Mr. Disraeli noch von Mr. Gladstone; ebensowenig vielleicht von ihren Nachfolgern, welche trotz des Greisenalters beider Männer bis zur Stunde noch im Dunkel allgemeiner Unbedeutendheit unentdeckt sind [1]). Das sei von vornherein zugegeben. Wenn es aber geschieht, so ist weder die Feststellung eines gerechten Kaufpreises von sonderlicher Schwierigkeit begleitet, noch fordert irgend ein berechtigtes Interesse, dass dieser Preis ein unsinnig hoher sei. Wenn dies beim Ankauf der Telegraphen geschehen ist, um so schlimmer. Dass der Börsencurs als erster Anhalt zu Grunde gelegt werde, ist durch die Zweckmässigkeit geboten: der hoch entwickelte Verkehr der Londoner Börse gibt jedem Werthpapiere seinen angemessenen Preis, worin bereits alle im Bereiche der Berechnung liegenden Chancen einbegriffen sind. Ein gewisser Zuschlag als Schmerzensgeld mag eingeräumt werden. Gar keinen Werth hat das Bedenken, dass unmittelbar nach Bekanntwerden des Ankaufprojects die Curse steigen werden: denn es versteht sich von selbst, dass man die Curse der Zeit vor dem Bekanntwerden nimmt. Actiencapital und Jahreserträge, ohne Rücksicht auf den Curs, zu

[1]) Economist, Febr. 21, 1874: The new wealth recently and very largely made in this country is, in the main, satisfied with its position, and therefore does not wish to change anything. The younger generation care little for politics, have no reform in their mind which they care for, are very sceptical, to say the least, of the advantages of any change commonly proposed, and therefore wish things to remain in the main as they are.

Grunde zu legen, würde in zahlreichen Fällen unzutreffende Preise ergeben: insoweit diese Grundlage zutreffend ist, hat sie schon der Curs des Marktes in sich aufgenommen.

Doch selbst mit diesen kurzen Andeutungen bin ich auf ein Gebiet gelangt, das ich nicht betreten, an dessen Grenze ich enden wollte. Denn es kann nicht meine Aufgabe sein, die möglichen Modalitäten eines zukünftigen englischen Staatsprojects, dessen Ausführung fern liegt, hier im Einzelnen durchzusprechen.

Dass dies Project fern liegt, ist durch die Haltung des Parlaments während der letzten Sessionen deutlich bewiesen worden und entspricht dem Charakter der gegenwärtigen Politik der englischen Staatsverwaltung, welche durch eine Unzahl von kleinen Hindernissen und Verlegenheiten ohne ein deutliches Princip sich hindurchwindet und für irgend einen grossen Gedanken keine Zeit übrig hat. Das Wort Hamlet's, lieber die gegenwärtigen Uebel zu tragen als zu unbekannten Uebeln fliehen, ist das Losungswort geworden gegen jeden grösseren Plan. Man scheint nicht zu bemerken, dass dieses die feigsten Worte in dem feigen Monologe sind.

Nach allgemeiner Ueberzeugung sind die Missstände des Privatbahnsystems in Irland weit grösser und fordern dringender zur Abhilfe auf. Dennoch hat der Antrag auf Staatserwerb desselben, womit man sich, unabhängig von der Frage für England, seit lange beschäftigt, im Unterhause von 1873 und von 1874 eine geringe Stimmenzahl für sich gehabt. Die Abstimmung am 29. April 1873 ergab 65 dafür, 197 dagegen; die Abstimmung am 27. April 1874 nur 56 dafür, 241 dagegen. Im Jahre 1873 war es Gladstone selber, welcher im Namen der Regierung sich entschieden gegen den Antrag aussprach; im Jahre 1874 war es Sir M. Beach, welcher im Namen der neuen Regierung erklärte, dieselbe habe nicht die Absicht, die Eisenbahnunternehmungen verschieden von andern Gewerben zu behandeln [1]).

[1]) Times, April 29, 1874.

Indess hat in den englischen Stadtcommunen eine Bewegung Platz gegriffen, welche zwar unscheinbar, doch principiell als Vorgang nicht ohne Bedeutung ist. Fast alle Städte suchen gegenwärtig die Gasversorgung in ihre eigenen Hände zu bringen [1]). Ferner zeigt sich Neigung, die Tramways zu communalen Unternehmungen zu machen, wie sich denn vor dem Ausschusse über Tramways für die Metropolis im Jahre 1872 der High Bailiff von Westminster zu Gunsten derselben aussprach [2]) und so der Bericht des Ausschusses selber [3]).

Diejenigen aber, welche im heutigen England, von Gladstone oder von Disraeli oder von keinem von beiden geführt, die socialen Aufgaben eines Staatmannes darin sehen, dass er die Dinge behandle wie „alle andern Gewerbe", das heisst, nichts thue, — sie mögen sich der Worte erinnern, die für ihre grössern Vorläufer, da ihre Sache noch als „Metaphysik" erschien, der letzte grosse Staatsmann Englands im Hause der Gemeinen sprach:

„Ich weiss sehr wohl, dass es im Lande eine Partei gibt, welche meint, dass alle Fortschritte zur Besserung Rückschritte zum Jacobinismus sind. Diese Leute scheinen zu denken, dass unter keinerlei Umständen ein ehrlicher Mann sich bemühen dürfe, sein Land auf einer Linie mit dem Fortschritte staatsmännischer Einsicht zu halten und sein Verhalten den sich wandelnden Umständen der Welt anzupassen. Solch' ein Unternehmen wird als ein Zeichen von unheilvollen Ideen und Umsturzplänen gegen die Grösse des Landes gebrandmarkt. Aber ich halte es für die Pflicht eines britischen Staatsmannes, in innern sowohl als in auswärtigen Angelegenheiten, einen Mittelweg zwischen Extremen einzuhalten und, bei aller Vorsicht gegen leere Theorien, nicht der Anwendung gesunder Wissenschaft auf die praktischen Geschäfte zu widerstreben, sondern mit Besonnenheit in den Dienst des Landes

[1]) Lord Redesdale im House of Lords May 5, 1873: almost all town corporations are now seeking to get the supply of gas into their own hands.

[2]) Evid. Joint Select Committee 1872 qu. 962—971, 981.

[3]) Report p. VI.

jedes edle und freisinnige Princip zu zwingen, dessen Extravaganzen gefährlich sein mögen, aber dessen Grund in der Wahrheit ruht. Dies ist nach meiner Ueberzeugung das wahre Verhalten eines Staatsmannes. Aber diejenigen, welche jeder Verbesserung ohne Unterschied widerstehen, weil sie eine gefährliche Neuerung sei, können sich am Ende gezwungen finden, sich Neuerungen zu unterwerfen, welche keine Verbesserungen sind" [1]).

4. Und was ergibt sich für die Wissenschaft aus meinen Untersuchungen? Nicht ein neues „Gesetz" — darauf verzichte ich, denn ich bin der Ansicht, dass es der Wissenschaft erspriesslich wäre, wenn sie ein Menschenalter lang gar keine „Gesetze entdeckte" und dringendere Pflichten erfüllte. Diese Pflichten scheinen gegeben zu sein durch eben das, worauf der Gegenstand unserer Betrachtungen hinweist. Von Tag zu Tag unwiderstehlicher drängen sich uns aus dem neuzeitigen Wirthschaftsleben Thatsachen auf, welche die Wissenschaft, wo nicht zur Umkehr, doch zur Einkehr auffordern. Diese Thatsachen sind so gross, so merkwürdig — die Theorie ihnen gegenüber so schwächlich, so unsicher, dass es nur e i n e Wahl für die Wissenschaft gibt: sie muss die Thatsachen bewältigen, damit sie nicht von den Thatsachen überwältigt werde. Soll aber in einem allgemeinen Gedanken der Gesammteindruck der neuen Thatsachen bezeichnet werden, der Widerspruch der neuen Erfahrungen zu den alten Voraussetzungen: so ist es die Enttäuschung über die Folgen der wirthschaftlichen Freiheit für das öffentliche Wohl. Die Freiheit, wie sie sich entfaltet hat, ist nicht die Freiheit geworden, welche man träumte: aus ihr sind Riesen geboren worden, und doch sind es heute erst junge Riesen. England ist vorangeschritten in jener Freiheit, wenn auch seine Gesetze am wenigsten von allen Ländern das abstracte Ideal derselben verwirklicht haben. England ist das Land, auf dessen Boden am geeignetsten die Folgen jener Freiheit

[1]) The political Life of George Canning, by A. G. Stapleton 1831, vol. III, p. 55.

beobachtet werden können. Ein Studium der englischen Volkswirthschaft ist vor allem aus diesem Grunde eine grosse Aufgabe. Die Erfüllung derselben wird begünstigt durch das methodologisch entscheidende Moment, dass die Thatsachen in einer Weise offen zu Tage liegen und der wissenschaftlichen Ausbeute sich darbieten, wie man sie — selbst wenn auch dort noch vieles zu wünschen übrig bliebe — bisher nirgendswo nur annähernd findet. Denn es ist nicht gemeint jenes offen zu Tage liegen der Thatsachen, welches sich dem Fremden bequem gefällig auf Regent Street in den Arm hängt — diese Sorte von Studium der englischen Volkswirthschaft haben wir gehabt —: sondern es handelt sich um die Verarbeitung einer Fülle authentischen Materials, welches mit wissenschaftlicher Mühe und wissenschaftlicher Kritik, nach wissenschaftlicher Methode und mit wissenschaftlichen Zielpuncten, verarbeitet sein will — Methode und Zielpuncten, die nach dem Maasse deutscher Forschung auch den wirthschaftlichen Stoff durchdringen und die Wissenschaft vom Wirthschaftsleben auf die Höhe heben der andern deutschen Wissenschaft.

Nicht mehr über Methode haben wir zu streiten, oder wohl gar gegen die Einwürfe der Unwissenheit uns zu vertheidigen, dass eine Wissenschaft „nicht ethisch, sondern logisch sein solle“ — über solche Dinge ist vor Jahrzehnten alles Wesentliche gesagt worden[1]) — sondern wir haben auf dem Boden von Thatsachen eine Wissenschaft aufzubauen. Je mehr wir uns vor leerem Pathos bewahren, je treuer wir an der Beobachtung und Begreifung des Lebens arbeiten, um so leichter wird sich auch der gemeinsame Boden finden, auf welchem alle ehrlichen Kräfte zusammentreffen und sich verständigen, während alle Phrase, sei diese nun die capitalistische oder die socialistische oder die akademische, ihrem Schicksale verfällt. Dann wird auch die Zeit da sein, wo unsere

[1]) Knies, die politische Oekonomie vom Standpuncte der geschichtlichen Methode. Braunschweig 1853.

Wissenschaft denjenigen Einfluss auf das Leben gewinnt, welcher ihr als Wissenschaft gebührt, und welchen andere Wissenschaften heute unbestritten besitzen. Aus einem Tummelplatze für Meinungen und Interessen wird die Nationalökonomie ein wohlumfriedeter Bau werden, den nicht der Wind einer Zeitströmung umbläst, sondern an dem er sich bricht als an einem Horte der Wahrheit und der Gesittigung.

Anhang.

Beilage A.

Die Betriebsausweise über die beiden Jahre 1872 und 1873 von 13 englischen Eisenbahngesellschaften. 1. Tab. I—VIII, 1. Halbjahr 1873/1872; 2. Tab. I—VII, 2. Halbj. 1873/1872.

Analysis of English Railway Accounts for the 1st Half-Year of 1873.

I.—Gross Receipts.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	%
	£	£	£	
London and North-Western	4,039,000	3,736,000	303,000	8·2
Lancashire and Yorkshire	1,600,000	1,478,000	122,000	8·2
Midland	2,521,000	2,243,000	278,000	12·4
North-Eastern	2,787,000	2,488,000	299,000	12·0
Great Northern	1,278,000	1,182,000	96,000	8·1
Sheffield	756,000	668,000	88,000	13·3
Great Eastern	1,152,000	1,079,000	73,000	6·7
London and South-Western	968,000	904,000	64,000	7·1
London and Brighton	693,000	649,000	44,000	6·8
South-Eastern	787,000	747,000	40,000	5·4
London, Chatham and Dover . . .	388,000	358,000	30,000	8·4
Bristol and Exeter	236,000	223,000	13,000	5·9
Metropolitan	210,000	204,000	6,000	3·0
Total	17,415,000	15,959,000	1,456,000	9.1

II.—Passenger Receipts.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.		Proportion of Passenger Increase to Total Increase.
			Amount	%	
	£	£	£		%
London and North-Western	1,624,000	1,505,000	119,000	7·9	39·3
Lancashire and Yorkshire	587,000	542,000	45,000	8·3	36·8
Midland	737,000	673,000	64,000	9·5	23·0
North-Eastern	692,000	607,000	85,000	14·1	28·4
Great Northern	518,000	480,000	38,000	8·0	39·6
Sheffield	184,000	168,000	16,000	9·5	18·2
Great Eastern	509,000	474,000	35,000	7·4	48·0
London and South-Western	591,000	565,000	26,000	4·6	40·6
London and Brighton	510,000	491,000	19,000	3·9	43·2
South-Eastern	577,000	557,000	20,000	3·5	50·0
London, Chatham and Dover . . .	256,000	244,000	12,000	5·0	40·0
Bristol and Exeter	136,000	130,000	6,000	4·6	46·2
Metropolitan	201,000	197,000	4,000	2·0	66·6
Total	7,122,000	6,633,000	489,000	7·4	33·6

III.—Working Expenses.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	°/o
	£	£	£	
London and North-Western	2,108,000	1,803,000	305,000	17·0
Lancashire and Yorkshire	831,000	692,000	139,000	20·2
Midland	1,354,000	1,121,000	233,000	20·8
North-Eastern	1,459,000	1,173,000	286,000	24·5
Great Northern	709,000	621,000	88,000	14·2
Sheffield	442,000	332,000	110,000	33·3
Great Eastern	688,000	587,000	101,000	17·2
London and South-Western	576,000	508,000	68,000	13·4
London and Brighton	375,000	332,000	43,000	13·0
South Eastern	407,000	372,000	35,000	9·5
London, Chatham and Dover	242,000	210,000	32,000	15·2
Bristol and Exeter	118,000	105,000	13,000	12·4
Metropolitan	88,000	111,000	—23,000	20·7
Total	9,397,000	7,967,000	1,430,000	19·0

IV.—Coal and Coke for Locomotive Fuel.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	°/o
	£	£	£	
London and North-Western	193,000	106,000	87,000	82·0
Lancashire and Yorkshire	96,000	44,000	52,000	118·0
Midland	145,000	85,000	60,000	71·0
North-Eastern	212,000	102,000	110,000	108·0
Great Northern	95,000	46,000	49,000	107·0
Sheffield	63,000	26,000	37,000	142·0
Great Eastern	74,000	39,000	35,000	90·0
London and South-Western	67,000	43,000	24,000	56·0
London and Brighton	61,000	39,000	22,000	56·0
South-Eastern	41,000	31,000	10,000	32·0
London, Chatham and Dover	29,000	17,000	12,000	70·5
Bristol and Exeter	13,000	8,000	5,000	62·5
Metropolitan	11,000	7,000	4,000	39·0
Total	1,100,000	593,000	507,000	85·5

V.—Goods Train Mileage.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	°/₀
	Miles.	Miles.	Miles.	
London and North-Western . . .	7,628,000	7,410,000	218,000	3·0
Lancashire and Yorkshire	2,527,000	2,506,000	21,000	8
Midland	6,201,000	6,061,000	140,000	2.3
North-Eastern	6,321,000	6,024,000	297,000	4·9
Great Northern	2,882,000	2,935,000	—53,000	—1·8
Sheffield	1,912,000	1,557,000	355,000	22·7
Great Eastern	1,809,000	1,903,000	—94,000	—4·9
London and South-Western . . .	974,000	919,000	55,000	6·1
London and Brighton	450,000	441,000	9,000	2·0
South-Eastern	401,000	382,000	19,000	5·0
London, Chatham and Dover . .	169,000	170,000	—1,000	— ·6
Bristol and Exeter	269,000	256,000	13,000	5·1
Metropolitan	95,000	96,000	—1,000	1·0
Total	31,638,000	30,660,000	978,000	3·2

VI.—Passenger Train Mileage.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	°/₀
	£	£	£	
London and North-Western . . .	6,866,000	6,640,000	226,000	3·4
Lancashire and Yorkshire . . .	2,642,000	2,729,000	—87,000	—3·2
Midland	3,334,000	3,600,000	—266,000	—7·4
North-Eastern	3,282,000	3,071,000	211,000	6·9
Great Northern	2,368,000	2,263,000	105,000	4·2
Sheffield	1,236,000	1,194,000	42,000	2·5
Great Eastern	2,535,000	2,210,000	325,000	14·8
London and South-Western . . .	2,591,000	2,520,000	71,000	2·8
London and Brighton	2,107,000	2,091,000	16,000	·8
South Eastern	1,725,000	1,686,000	39,000	2·3
London, Chatham and Dover . .	1,110,000	1,010,000	100,000	9·9
Bristol and Exeter	470,000	464,000	6,000	1·3
Metropolitan	435,000	506,000	—71,000	—14·2
Total	30,701,000	29,984,000	717,000	

VII.—Debenture and Preference Charges, less Rents, etc.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	%
	£	£	£	
London and North-Western	854,000	846,000	8,000	0·9
Lancashire and Yorkshire	288,000	278,000	10,000	3·6
Midland	626,000	632,000	—6,000	—0·9
North-Eastern	592,000	581,000	11,000	1·9
Great Northern	315,000	309,000	6,000	1·9
Sheffield	275,000	271,000	4,000	1·5
Great Eastern	504,000	488,000	16,000	3·3
London and South-Western	209,000	209,000	. .	. .
London and Brighton	265,000	264,000	1,000	. .
South Eastern	252,000	255,000	—3.000	—1·2
London, Chatham, and Dover	142,000	138,000	4,000	2·9
Bristol and Exeter	61,000	63,000	—2,000	—3·2
Metropolitan	*74,000	71,000	3,000	4·2
Total	4,457,000	4,405,000	52,000	1·2

* Including 10,351*l* carried to special account.

VIII.—Ordinary Dividend.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase or Decrease. + or —		Rate of Dividend % per Annum.			
			Amount.	%	1873.	1872.	Inc.	Dec.
	£	£	£		%	%	%	%
London and North-Western . . .	1,082,000	1,082,000	. . .	. .	7	7	. .	. .
Lancashire and Yorkshire . . .	483,000	508,000	— 25,000	— 4·9	7 1/4	7 5/8	. .	3/8
Midland	549,000	499,000	+*50,000	10·2	6 1/2	7	. .	*1/2
North-Eastern . .	727,000	725,000	+ 2,000	0·3	8 1/2	8 1/2	. .	. .
Great Northern .	427,000	413,000	+ 14,000	*3·4	6	6	. .	*. .
Sheffield	41,000	69,000	— 28,000	—40·6	1 1/2	2 1/2	. .	1
Great Eastern . .	. .	21,000	— 21,000	. .	. .	1/2	. .	1/2
London and South-Western . . .	189,000	189,000	. . .	. .	4 3/4	4 3/4	. .	. .
London and Brighton	51,000	51,000	. . .	. .	1 1/2	1 1/2	. .	. .
South-Eastern . .	136,000	134,000	+ 2,000	1.5	3 1/2	3 1/2	. .	. .
London, Chatham and Dover . .	† . .	†7,000	— †7,000	. .	. .	. .	. .	. .
Bristol and Exeter	58,000	56,000	+ 2,000	3·6	5 3/4	5 1/2	1/4	. .
Metropolitan . .	50,000	20,000	+ 30,000	110·0	2 1/2	1	1 1/2	. .
Total . . .	3,793,000	3,774,000	19,000	0·5	5*l* 10/6	5*l* 10/	6d	. .

* This increase of amount divided as ordinary dividend capital, with a diminution, or no increase, of the rate per cent, per annum, arises from the large conversion of preference into ordinary capital.

† These figures show the balance or deficiency on the half-year's working in respect of dividend on preference capital. The actual dividend for the whole year ending June was 1*l* 13s per cent, against 1*l* 12s 6d in the previous year.

English Railway Traffics, Working Expenses, and Dividends in the 2nd Half-Year of 1873.

I.—Gross Receipts.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase. Amount.	Increase. %
	£	£	£	
London and North-Western . . .	4,572,000	4,194,000	378,000	9·0
Lancashire and Yorkshire	1,665,000	1,633,000	32,000	2·0
Midland	2,796,000	2,505,000	291,000	11·6
North-Eastern	3,132,000	2,834,000	298,000	10·6
Great Northern	1,463,000	1,319,000	144,000	11·1
Sheffield	859,000	790,000	69,000	8·9
Great Eastern	1,360,000	1,246,000	114,000	9·1
London and South-Western	1,092,000	1,030,000	62,000	6·0
London and Brighton	856,000	794,000	62,000	7·8
South-Eastern	964,000	928,000	36,000	3·9
London, Chatham and Dover . .	498,000	469,000	29,000	6·2
Bristol and Exeter	272,000	250,000	22,000	8·8
Metropolitan	198,000	198,000	. .	. .
	19,727,000	18,190,000	1,537,000	8·45

II.—Passenger Traffic.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase. Amount.	Increase. %	Proportion of Passenger Increase to Total Increase.
	£	£	£		%
London and North-Western . . .	1,957,000	1,859,000	98,000	5·3	26·0
Lancashire and Yorkshire	643,000	628,000	15,000	2·4	47·0
Midland	887,000	814,000	73,000	9·0	25·0
North-Eastern	932,000	828,000	104,000	12·5	35·0
Great Northern	628,000	582,000	46,000	7·9	32·0
Sheffield	228,000	196,000	32,000	16·3	46·4
Great Eastern	654,000	622,000	32,000	5·15	28·0
London and South-Western	669,000	643,000	26,000	4·05	42·0
London and Brighton	557,000	525,000	32,000	6·1	51·6
South-Eastern	701,000	689,000	12,000	1·8	33·3
London, Chatham and Dover . . .	338,000	323,000	15,000	4·6	51·7
Bristol and Exeter	168,000	157,000	11,000	7·0	50·0
Metropolitan	190,000	189,000	1,000	0·5	. .
	8,552,000	8,055,000	495,000	6·15	32·2

III.—Working Expenses.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	%
	£	£	£	
London and North-Western	2,456,000	2,047,000	409,000	20·0
Lancashire and Yorkshire	965,000	812,000	153,000	18·8
Midland	1,576,000	1,279,000	297,000	23·2
North-Eastern	1,677,000	1,452,000	225,000	15·5
Great Northern	784,000	659,000	125,000	19·0
Sheffield	463,000	394,000	69,000	17·5
Great Eastern	790,000	698,000	92,000	13·2
London and South-Western	616,000	557,000	59,000	10·6
London and Brighton	422,000	370,000	52,000	14·1
South Eastern	449,000	410,000	39,000	9·5
London, Chatham and Dover	275,000	250,000	25,000	10·0
Bristol and Exeter	132,000	114,000	18,000	15·8
Metropolitan	97,000	79,000	18,000	22·8
Total	10,702,000	9,121,000	1,581,000	17·3

IV.—Expenditure on Coal and Coke for Locomotive Power and on Materials of Permanent Way.

A.—Coal and Coke.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	%
	£	£	£	%
London and North-Western	218,000	141,000	77,000	54·6
Lancashire and Yorkshire	98,000	73,000	25,000	34·2
Midland	220,000	119,000	101,000	85·0
North-Eastern	233,000	169,000	64,000	38·0
Great Northern	107,000	69,000	38,000	56·0
Sheffield	65,000	41,000	24,000	58·5
Great Eastern	91,000	68,000	23,000	34·0
London and South-Western	71,000	58,000	13,000	22·5
London and Brighton	71,000	57,000	14,000	24·5
South-Eastern	51,000	38,000	13,000	34·0
London, Chatham and Dover	35,000	29,000	6,000	21·0
Bristol and Exeter	15,000	12,000	3,000	25·0
Metropolitan	11,000	8,000	3,000	37·5
Total	1,286,000	882,000	404,000	45·8

B.—Materials of Permanent Way.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	%
	£	£	£	
London and North-Western	214,000	150,000	64,000	42·5
Lancashire and Yorkshire	92,000	42,000	50,000	119·0
Midland	132,000	78,000	54,000	69·0
North-Eastern	121,000	119,000	2,000	2·0
Great Northern	69,000	44,000	25,000	57·0
Sheffield	45,000	29,000	16,000	55·0
Great Eastern	58,000	31,000	27,000	87·0
London and South-Western	21,000	16,000	5,000	31·0
London and Brighton	25,000	12,000	13,000	108·0
South Eastern	19,000	12,000	7,000	58·0
London, Chatham and Dover	14,000	10,000	4,000	40·0
Bristol and Exeter.	11,000	5,000	6,000	120·0
Metropolitan	3,000	2,000	1,000	50·0
Total	824,000	550,000	274,000	49·8

V.—Debenture and Preference Charges, less Rents, etc.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	%
	£	£	£	
London and North-Western	872,000	832,000	40,000	4·8
Lancashire and Yorkshire	233,000	212,000	21,000	9·9
Midland	*600,000	583,000	17,000	2·9
North-Eastern	610,000	579,000	31,000	5·3
Great Northern	296,000	289,000	7,000	2·4
Sheffield	334,000	273,000	61,000	22·3
Great Eastern	†524,000	502,000	22,000	4·2
London and South-Western	219,000	210,000	9,000	4·3
London and Brighton	262,000	262,000	. .	. .
South Eastern	253,000	253,000	. .	. .
London, Chatham and Dover	144,000	143,000	1,000	0.7
Bristol and Exeter	68,000	64,000	4,000	6.2
Metropolitan	61,000	62,000	—1,000	—1·6
Total	4,476,000	4,264,000	212,000	5·0

* Including among rents 20,000*l*, "balance of English and Scotch traffic reserve."

† Including among rents Rotterdam port charges returned.

VI.—Goods Train Mileage.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase.	
			Amount.	%
	Miles.	Miles.	Miles.	
London and North-Western	8,214,000	7,665,000	549,000	7·2
Lancashire and Yorkshire	2,630,000	2,614,000	16,000	0·6
Midland	6,667,000	6,112,000	555,000	9·2
North-Eastern	6,573,000	6,179,000	394,000	6·5
Great Northern	3,084,000	2,929,000	155,000	6·0
Sheffield	2,008,000	1,934,000	74,000	3·8
Great Eastern	1,906,000	1,859,000	47,000	2·6
London and South-Western	1,042,000	980,000	62,000	6·3
London and Brighton	486,000	449,000	37,000	8·2
South-Eastern	423,000	410,000	13,000	3·2
London, Chatham, and Dover . . .	222,000	190,000	32,000	16·9
Bristol and Exeter	269,000	251,000	18,000	7·2
Metropolitan	93,000	92,000	1,000	0·9
Total	33,617,000	31,664,000	1,953,000	6·2

VII.—Dividends on Ordinary Stock.

Name of Company.	1873.	1872.	Increase or Decrease. + or —		Rate of Dividend % per Annum.			
			Amount.	%	1873.	1872.	Inc.	Dec.
	£	£	£		%	%	%	%
London and North-Western . . .	1,237,000	1,314,000	— 77,000	— 5·9	8	8 1/2	. .	1/2
Lancashire and Yorkshire . . .	467,000	608,000	—141,000	—23·2	7	9 1/8	. .	2 1/8
Midland	610,000	634,000	— 24,000	— 3·8	6 1/2	7 1/2	. .	1
North-Eastern . .	855,000	811,000	+ 44,000	5·4	10	9 1/2	1/2	. .
Great Northern .	384,000	372,000	+ 12,000	3·2	8 1/2	8 1/4	1/4	. .
Sheffield	82,000	124,000	— 42,000	—33·8	3	4 1/2	. .	1 1/2
Great Eastern . .	42,000	. . .	+ 42,000	. .	1	. .	1	. .
London and South-Western . . .	249,000	259,000	— 10,000	— 3·9	6 1/4	6 1/2	. .	1/4
London and Brighton	171,000	162,000	+ 9,000	5·5	5	4 3/4	1/4	. .
South-Eastern . .	253,000	253,000	. . .	. .	6 1/2	6 1/2	. .	. .
London, Chatham and Dover . .	*80,000	*78,000	— *2,000	— 2·6	. .	. .	. .	. .
Bristol and Exeter	73,000	71,000	+ 2,000	2·8	7 1/4	7	1/4	. .
Metropolitan . . .	†40,000	40,000	. . .	. .	2	2	. .	. .
Total . . .	4,543,000	4,726,000	—183,000	— 3·9	6*l* 11/	7*l* 2/	. .	11/‡

* Amounts of balance carried forward and addition thereto, to meet preference charges for year 1873—74.

† The dividend would have been reduced but for a smaller amount being carried to special account than in corresponding half-year.

‡ The difference between the percentage of reduction on the amount of dividend paid, and the percentage of reduction in the rate of dividend, appears to arise from the increase of ordinary capital participating in the distribution.

Beilage B.

Vom Board of Trade, July 1, 1874.

United Kingdom.

Value of Imports & of British Exports into & from the several Ports in the United Kingdom in the Year 1872.

Ports.	Value of Imports.	Value of British Exports.
	£	£
Aberystwith	10,897	2,260
Barnstaple	29,032	—
Barrow in Furnes	75,110	—
Beaumaris	18,608	11,503
Berwick	132,027	5,354
Bideford	12,085	645
Boston	169,337	51,895
Bridgwater	140,350	4,186
Bridport	106,424	19,256
Bristol	7,057,036	565,849
Cardiff	1,031,089	4,938,496
Cardigan	500	—
Carlisle	68,322	400
Carnarvon	34,999	152,306
Chepstow	—	—
Chester	39,394	5,270
Colchester	39,085	26,182
Cowes	4,009	4,393
Dartmouth	33,195	2,123
Deal	30,359	4,151
Dover	4,050,315	2,567,917
Exeter	327,089	1,424
Falmouth	228,072	27,831
Faversham	9,294	20,284
Fleetwood	56,373	843
Folkestone	5,986,641	1,489,542
Fowey	39,365	87,611
Gainsborough	7,057	120
Gloucester	2,123,690	62,892
Goole	1,676,294	1,330,812

Ports.	Value of Imports.	Value of British Exports.
	£	£
Grimsby	3,071,852	18,638,656
Hartlepool	2,344,231	2,642,851
Harwich	2,507,466	2,737,573
Hayle	48,911	31,031
Hull	16,534,161	23,034,662
Ipswich	459,723	95,186
Lancaster	366,480	573,132
Littlehampton	985,432	50,189
Liverpool	105,555,298	100,066,410
Llanelly	143,746	91,224
London	124,174,141	53,222,779
Lowestoff	146,546	10,715
Lyme	124	152
Lynn	335,055	60,784
Maldon	37,453	36,901
Maryport	43,744	213,358
Middlesborough	303,500	2,700,281
Milford	62,630	465
Newcastle	3,992,017	5,481,253
Newhaven	6,615,027	658,071
Newport	362,245	2,233,770
Padstow	11,867	7,260
Penzance	79,231	53,045
Plymouth	1,335.794	76,437
Poole	70,546	24,476
Portsmouth	282,041	15,679
Preston	27,559	370
Ramsgate	19,201	628
Rochester	348,465	44,373
Runcorn	199,107	34,388
Rye	17,159	—
Scarborough	3,811	10
Scilly	13,387	—
Shields-North	211,883	434,207
„ South	769,293	99,651
Shoreham	201,588	5,493
Southampton	10,827,375	8,946,570
Stockton	403,536	18,159
Sunderland	645,264	1,306,134
Swansea	2,845,116	1,512,353
Teignmouth	83,803	11,994
Truro	92,443	23,300
Wells	38,392	11,206
Weymouth	72,410	180,229
Whitby	5,215	629
Whitehaven	54,606	11,901
Wisbeach	237,615	39,067
Wockington	6,868	166,179
Woodbridge	23,575	—
Yarmouth	505,244	66,580

Ports.	Value of Imports.	Value of British Exports.
	£	£
Aberdeen	690,640	54,737
Alloa	272,082	58,679
Arbroath	305,285	218
Ardrossan	77,871	373,204
Ayr	45,743	9,137
Banff	44,551	36,576
Borrowstoness	128,776	219,572
Campbeltown	66,581	63
Dumfries	2,665	—
Dundee	3,822,488	66,565
Glasgow	8,430,388	10,871,541
Grangemouth	1,129,070	827,373
Granton	306,135	174,257
Greenock	6,979,746	861,065
Inverness	113,056	6,483
Kirkcaldy	400,277	147,696
Kirkwall	5,170	11,793
Leith	8,032,357	4,380,798
Lerwick	15,545	25,738
Montrose	349,814	18,713
Perth	19,816	—
Peterhead	84,715	471,998
Port Glasgow	275,226	108,806
Stornoway	3,347	39,103
Stranraer	4,176	—
Troon	38,945	164,539
Wick	32,513	96,373
Wigtown	3,951	—
Ballina	20.993	—
Belfast	2,162,123	29,576
Coleraine	4,375	—
Cork	2,202,894	37,068
Drogheda	5,234	—
Dublin	3,893,495	59,011
Dundalk	49,781	4
Galway	169,059	903
Limerick	822,778	15,232
Londonderry	570,999	28,375
New-Ross	142,161	1,000
Newry	368,835	—
Shibbereen	19,514	—
Sligo	173,344	547
Tralee	159,586	—
Waterford	1,053,653	6,250
Westport	34,676	—
Wexford	63,703	—
Yonghal	37,277	—
Total of United Kingdom	354,693,624	256,257,347

Bei

Tabelle über das Actiencapital und die darauf gezahlten Dividenden von den
für die „Untersuchungen über

Amount of, and Rate of Dividend paid on, the Ordinary Capital

in each of the Years from

Name of Company.	1863		1864		1865		1866		1867	
	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.
	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.
Caledonian	3,419,434	$5\frac{3}{4}$	3,744,434	$6\frac{7}{8}$	4,141,254 1,122,122	$7\frac{1}{8}$ $5\frac{1}{4}$	4,722,707 1,112,122 830,000 600,000 200,000	$6\frac{7}{8}$ $7\frac{1}{8}$ 2 $5\frac{3}{4}$ $8\frac{19}{24}$	4,734,431 1,112,122 830,000 600,000 200,000	$3\frac{7}{8}$ 7 $3\frac{3}{8}$ $6\frac{11}{48}$ $9\frac{73}{150}$
Great Eastern	9,181,527	$1\frac{7}{8}$	9,157,567	$1\frac{7}{8}$	9,157,567	nil	9,201,021	nil	9,201,021	nil
Great Northern	4,796,738	$6\frac{1}{2}$	5,393,286 265,780	$7\frac{1}{8}$ 5	6,455,584 303,920	$7\frac{1}{8}$ $9\frac{39}{40}$	7,092,265	$6\frac{1}{2}$	8,072,202	6
Great Western	8,175,199 23,899 188,087 1,400,500 540,944 563,199 2,426,416	$2\frac{7}{20}$ $2\frac{3}{25}$ $3\frac{7}{25}$ $1\frac{2}{25}$ $\frac{3}{4}$ $4\frac{17}{25}$ 3	8,178,625 18,188 188,087 1,400,500 540,944 563,199 2,426,416	$3\frac{3}{25}$ $2\frac{81}{100}$ $4\frac{1}{10}$ $2\frac{3}{25}$ $1\frac{1}{2}$ 5 $3\frac{1}{4}$	8,179,144 17,611 188,087 1,400,500 540,944 2,426,416	2 $1\frac{4}{5}$ $4\frac{3}{10}$ $1\frac{1}{50}$ $\frac{87}{100}$ $3\frac{1}{4}$	8,180,518 16,083 188,087 1,400,500 540,944 2,426,416 750,430	$1\frac{1}{2}$ $1\frac{7}{20}$ $2\frac{57}{100}$ $\frac{11}{20}$ $\frac{61}{100}$ $3\frac{1}{4}$ $5\frac{1}{4}$	8,180,621 15,968 540,944 1,400,500 755,890 2,426,416	$1\frac{3}{8}$ $1\frac{57}{240}$ $\frac{5}{8}$ $\frac{7}{16}$ 5 $3\frac{1}{4}$
London and North-Western	25,755,350	$5\frac{1}{8}$	27,033,791	$6\frac{3}{8}$	28,954,097	$6\frac{5}{8}$	29,022,591	$6\frac{3}{8}$	29,022,591	6
Lancashire and Yorkshire	12,093,594	$4\frac{1}{2}$	12,093,594	$5\frac{7}{8}$	12,093,594	$5\frac{7}{8}$	12,693,594	$6\frac{3}{4}$	12,693,594	$6\frac{1}{2}$
London and South-Western	7,067,964	5	7,162,229	5	7,733,695	5	7,767,182	$4\frac{1}{4}$	7,772,891	$4\frac{1}{2}$
London, Brighton and South-Coast	4,885,629	5	4,967,260	$5\frac{1}{2}$	5,342,933	$5\frac{3}{4}$	5,373,008	4	6,623,080	2
London, Chatham and Dover	1,525,000	nil	4,367,323	nil	5,532,657	nil	6,016,000	nil	6,032,635	nil
Manchester, Sheffield and Lincolnshire	4,090,732	$\frac{3}{4}$	4,090,732	$2\frac{5}{8}$	4,090,732	$2\frac{1}{4}$	4,563,232	$2\frac{1}{2}$	4,563,232	$1\frac{1}{2}$
Midland	978,533 10,242,626	5 $6\frac{3}{8}$	978,533 10,246,012	6 $7\frac{3}{8}$	978,533 10,862,067	$5\frac{3}{8}$ $6\frac{3}{4}$	978,533 11,302,527	$4\frac{3}{4}$ $6\frac{1}{8}$	978,533 11,355,720	$4\frac{1}{8}$ $5\frac{1}{2}$

lage C.

14 grössten Eisenbahngesellschaften 1863—1872, angefertigt im Board of Trade die englische Eisenbahnpolitik“.

of the Principal Railway Companies in the United Kingdom,

1863 to 1872, inclusive.

1868		1869		1870		1871		1872		Name of Company.
Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	
£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	
4,743,436	3 3/4	4,734,434	3 5/8	5,198,258	3 7/8	6,055,926	5 1/4	6,426,353	4 1/4	Caledonian
830,000	4	830,000	4							
600,000	6 71/100	600,000	6,71/100							
200,000	10 11/80	200,000	10 11/80							
1,112,122	7	1,112,122	7							
9,180,315	nil	9,177,575	3/4	9,177,554	7/8	826,885	nil	826,885	nil	Great Eastern
						8,350,578	1 1/4	8,350,563	1/4	
Returns In-completo.		269,2[illegible]0	nil	498,350	nil	269,260	nil	661,372	nil	Great Northern
		7,740,721	6	1,159,275	6	1,159,275	6	1,159,275	6	
				6,195,659	6 5/8	6,695,810	7 1/8	6,695,866	7 1/8	
				1,159,275	7 1/4	1,159,275	8 1/4	1,159,275	8 1/4	
346,798	nil	168,225	nil	11,535,362	3 3/8	11,535,362	4 15/16	11,535,362	6	Great Western
8,180,724	1 1/2	8,186,033	2 49/80							
1,400,500	3/4	1,400,500	1 2/5							
540,944	7/8	540,944	1 13/40							
2,426,416	3 1/4	2,426,416	3 21/80							
29,929,789	6	30,060,545	6 1/4	30,740,633	6 5/8	30,892,199	7 3/4	30,907,811	7 3/4	London and North-Western
396,655	4	392,056	4 1/6	386,231	4 5/12	171,355	5 1/6	171,356	5 1/6	
12,896,986	6 3/4	12,689,986	6 3/4	12,689,999	7	13,334,594	7 7/8	13,334,594	8 3/8	Lancashire and Yorkshire
7,801,840	5 1/4	7,844,136	4 5/8	7,844,308	4 7/8	7,965,731	5 1/2	7.966,530	5 5/8	London and South-Western
6,839,934	5/8	6,839,943	1/4	6,839,943	3/8	6,839,943	2 1/2	6,839,943	3 1/8	London Brighton and South-Coast
5,518,535	nil	3,018,550	nil	7,743,134	nil	8,294,017	nil	8,294,417	nil	London, Chatham and Dover
4,392,553	2 1/2	4,705,274	2 1/4	4,902,867	1 3/4	5,492,553	2 3/4	5,492,553	3 1/2	Manchester, Sheffield and Lincolnshire
978,533	4 3/8	978,533	4 3/4	978,533	5 1/8	978,533	5 5/8	978,533	5 7/8	Midland
11,356,337	5 3/4	13,089,395	6 1/8	13,089,395	6 1/2	13,089,395	7	16.115,774	7 1/4	

Amount of, and Rate of Dividend paid on, the Ordinary Capital

in each of the Years from 1863

Name of Company.	1863		1864		1865		1866		1867	
	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.
	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.
North-British	47,233	nil	47,233	nil	47,233	nil	4,184,349	nil	4,184,420	nil
	1,280,010	1/2	1,280,010	17/24	1,280,010	1				
	2,750,932	1 1/2	2,750,932	2 1/8	2,758,932	3				
	97,453	1 9/16	97,775	3 3/16	98,150	4 1/2				
North-Eastern	159,801	nil	159,801	nil	159,801	nil	222,122	nil	222,122	nil
	1,394,422	2 7/16	1,394,423	3 1/2	1,394,423	3 11/16	1,394,422	3 3/8	1,394,423	3
	50,000	4 1/4	50,000	4 1/2	50,000	3	50,000	2	50,000	4
	3,219,020	4	3,220,125	5 1/4	3,220,125	5 5/8	3,220,125	5 1/4	3,220,125	4 7/8
	7,374,766	4 7/8	7,695,509	5 7/8	7,914,178	6	8,011,161	5 3/4	8,056,968	5 1/2
	1,305,000	6 5/8	1,305,000	7 1/2	1,305,000	8	1,305,000	7 5/8	1,305,000	7 3/8
	1,508,967	7 3/4	1,696,855	8 1/2	1,874,405	8 3/4	1,962,907	8 3/8	1,997,463	7 3/4
South-Eastern	7,805,196	5 1/8	7,993,090	5	8,008,335	3 1/2	8,008,545	2 15/16	7,637,049	3

Statistical and Commercial Department,
Board of Trade,
May 15 th. 1874.

of the Principal Railway Companies in the United Kingdom, to 1872 inclusive — Continued.

1868		1869		1870		1871		1872		Name of Company.
Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	Amount.	Rate of Dividend.	
£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	£	p.cent.	
4,184,420	Nil	4,184,420	Nil	4,330,398	Nil	2,758,932	5/8	2,758,932	1 1/16	North-British
						98,210	15/16	98,360	1 19/32	
						1,327,266	5/24	1,327,266	17/48	
222,284	Nil	222,284	Nil	62,483	1 1/4	62,090	2 1/4	62,090	2 1/4	North-Eastern
1,394,422	3 1/2	1,394,422	4 3/16	16,930,090	7 7/8	17,020,394	9 1/8	17,076,558	9	
50,000	4	50,000	5							
3,220,125	5 1/2	3,220,125	6 1/4							
8,093,724	6	8,194,472	6 1/2							
1,155,000	8	1,155,000	8 5/8							
1,999,412	8 1/4	1,999,678	9							
999,240	2	1,234,460	1/2	1,362,070	1/2	1,583,940	2 9/10	1,955,550	4	South-Eastern
5,638,569	4	5,168,129	3 1/4	4,912,909	3 1/4	4,469,219	4 9/20	3,858,995	5	
999,240	6	1,234,460	6	1,362,070	6	1,583,940	6	1,955,550	6	

Beilage D.

MONTHLY PRICE LIST

OF ENGLISH & FOREIGN STOCKS; COLONIAL GOVERNMENT BONDS; RAILWAY, BANK, FINANCIAL, & OTHER SHARES.

ARTHUR BATEMAN, Stock and Share Broker, 80, Cornhill, and Stock Exchange, London, E. C.

ENGLISH RAILWAY STOCKS.

Authorised Issue.	Stock.	NAME.	Per Ct. per Ann. 1st ½-Yr. 1873.	2nd ½-Yr. 1873.	Present Price.	Paying at Present Price. PER CENT.	Dividends Payable.	During APRIL. Highest	Lowest.	1873. Highest	Lowest.
2,022,468*l*	£ 100	Bristol and Exeter	5¾	7¼	120 à 2	5 7 6	Mar. & Sep.	121	119½	123	110½
6,503,550*l*	100	Caledonian	3½	4¼	95½ „ 6	4 0 0	„ „	96½	91⅝	109½	89
8,350,563*l*	100	Great Eastern	nil	1	46 „ ½	. . .	Feb. & Aug.	46⅜	44⅞	53	38½
6,120,810*l*	100	Great Northern	6	8½	137 „ 9	5 5 0	„ „	138½	133½	142	125
1,159,275*l*	100	Do. Do. "A"	6	11	154½ „ 5	5 10 0	„ „	155⅞	149½	171½	131½
4,380,857*l*	100	Great South & West. of Ireland	5½	5½	108 „ 10	5 0 0	Jan. & July	109	109	121	109
12,399,689*l*	100	Great Western	5¾	6¾	122¾ „ 3¼	5 0 0	Mar. & Sep.	124⅞	120¾	130¼	116¾
13,334,594*l*	100	Lancashire and Yorkshire	7¼	7	143½ „ 4½	5 0 0	Feb. & Aug.	144½	141¾	160¾	142¼
6,840,000*l*	100	London, Brighton & S. Coast.	1½	5	80½ „ 1	4 0 0	„ „	83¼	78½	90	71¾
8,294,330*l*	100	London, Chat. & Dover Arbit.	nil	nil	21 „ ½	nil		21⅞	19⅞	25½	19¼
31,460,497*l*	100	London and North Western	7	8	147 „ ½	5 2 6	„ „	147¼	143¼	156	139⅝
7,966,530*l*	100	London and South Western	4¾	6¼	110½ „ 11½	5 0 0	„ „	111	109	110¼	103
650,700*l*	100	London, Tilbury & Southend	6	6	105 „ 7	5 12 6	Jan. & July	. . .		109	104
4,101,493*l*	100	Manchester, Sheffield & Lincoln	¾	3	69½ „ 70	2 15 0	Feb. & Aug.	72¾	66⅝xn	87½	70¼
695,530*l*	100	Do. Preferred	3	6	100 „ 5	4 5 0	. . .	106¾	102	. . .	
695,530*l*	100	Do. Deferred	nil	nil	38 „ 40	nil	. . .	41½	36	. . .	
3,887,630*l*	100	Metropolitan	2½	2	62½ „ 3	3 10 0	„ „	65	61⅛	74⅛	62
2,250,000*l*	100	Metropolitan District	nil	nil	23 „ 4	nil		24½	23½	33¾	24½
16,115,773*l*	100	Midland	6½	6½	127½ „ 8	5 2 6	„ „	130	125¼	144¼	130½
4,184,557*l*	100	North British	nil	nil	62½ „ 3	nil	Mar. & Sep.	63¼	58⅜	80	56
17,048,709*l*	100	North Eastern "Consols"	8½	10	165¼ „ ¾	5 12 6	Feb. & Aug.	167⅛	162⅞	178	152¾
1,975,000*l*	100	North London	5½	5½	111 „ 14	4 17 6	„ „	112½	112½	122	112
3,230,140*l*	100	North Staffordshire	2½	2¾	60 „ 5	4 0 0	„ „	63	62	75¼	62¼
1,498,300*l*	100	South Devon	3½	4¼	63 „ 5	6 0 0	„ „	65	63¼	78	62
3,807,300*l*	100	South Eastern	3½	6½	111 „ 13	4 10 0	„ „	111½	109¾	110½	99
1,953,620*l*	100	Do. Preferred	6	6	127 „ 9	4 12 6	„ „	128¾	127	128¾	120
1,953,620*l*	100	Do. Deferred	4 for year		95 „ ½	4 5 0	„ „	95¼	90	95	81¾

ENGLISH RAILWAY DEBENTURE STOCKS.

Authorised Issue.	Stock.	NAME.	Rate.	Dividends Payable.	Present Price.	Paying at Present Price. PER CENT,	During APRIL. Highest Lowest.		1873. Highest Lowest.	
1,510,000*l*	100	Great Eastern A	5	Jan. & July	116 à 18	4 6 0	117	116	116 1/2	112
2,964,165*l*	100	Do. B 1867 redeemable	5	„ „	115 „ 17	4 7 0	116	115	116	112
4,049,277*l*	100	Great Northern	4	„ „	101 1/2 „ 2 1/2	3 19 0	102 1/4	101 1/2	103	100
3,723,288*l*	100	Great Western	4 1/2	„ „	109 1/2 „ 10 1/2	4 2 0	110 1/2	109 1/2	111	107
2,079,968*l*	100	Do.	5	„ „	120 „ 2	4 2 0	122	121 3/8	123	116
2,508,608*l*	100	Lancashire and Yorkshire	4	„ „	101 1/2 „ 2 1/2	3 19 0	102	101 1/2	103	99 1/2
1,306,239*l*	100	London, Brighton, etc. perpetual	4 1/2	„ „	107 „ 9	4 4 0	108 3/4	107	109	104 1/2
10,852,981*l*	100	London and N. Western	4	„ „	102 1/2 „ 3 1/2	3 19 0	103 1/4	102 1/4	104	99 3/4
1,000,000*l*	100	London and South Western A	4	„ „	101 „ 2	3 19 0	101 1/2	100 3/4	102 1/2	99 1/2
5,233,058*l*	100	London, Chatham and Dover Arbit. . . .	4 1/2	„ „	104 „ 5	4 7 0	105	103 1/2	105	100
558,674*l*	100	Do. B	4 1/2	„ „	100 „ 2	4 10 0	101	100 1/2	101	95 1/4
	100	Manchester, Sheffield & Lincoln	4 1/2	„ „	106 „ 8	4 4 0	107 3/8	106 3/4	109	105
1,120,471*l*	100	Metropolitan District	6	„ „	122 „ 4	4 18 0	123 1/2	122	127	122
4,386,238*l*	100	Midland	4	„ „	101 1/2 „ 2 1/2	3 19 0	102 3/8	101 3/4	103 1/4	100
5,219,910*l*	100	North Eastern	4	„ „	101 1/2 „ 2 1/2	3 19 0	102 1/8	101 1/2	103 1/4	99 1/2
4,222,998*l*	100	South Eastern Perpetual 1867-8	5	„ „	120 „ 2	4 2 0	121 5/8	120 7/8	121	116

INDIAN GOVERNMENT GUARANTEED RAILWAY STOCKS.

Authorised Issue.	Stock.	NAME.	Present Price.	Paying at Present Price.	Dividends Payable.	During APRIL. Highest Lowest.		1873. Highest Lowest.	
5,181,335*l*	100	Bombay & Baroda, 5 per Cent. Guaranteed	112 à 13	4 10 0	Jan. & July	112 1/2	109 7/8	111 1/2	106 1/4
60,000*l*	100	Carnatic, Limited „ „	112 „ 13	4 10 0	„ „	112 1/2	110	109	105 1/4
1,000,000*l*	100	Eastern Bengal, „ „	112 „ 14	4 10 0	„ „	113 1/8	110 1/2	111 1/4	106 1/2
21,913,650*l*	100	East Indian, „ „	118 „ 19	4 10 0	„ „	118 7/8	114 3/4	115 1/4	109 1/4
19,306,000*l*	100	Great Indian Peninsula, „ „	112 „ 13	4 10 0	„ „	112 1/4	110	112 1/8	106
524,500*l*	100	Great Southern of India, „ „	112 „ 13	4 10 0	„ „	112 1/2	110 1/8	109 1/2	105 1/2
5,060,430*l*	100	Madras, „ „	112 „ 13	4 10 0	„ „	112 3/4	110	111 1/2	106
4,000,000*l*	100	Oude and Rohilcund „ „	112 „ 13	4 10 0	„ „	112 1/2	109 3/4	109 3/4	105
9,399,200*l*	100	Scinde, Delhi & Punjaub „ „	112 „ 13	4 10 0	„ „	112 3/4	110 1/4	110 1/4	105

JOINT STOCK BANKS.

Authorised Issue.	Share.	Paid.	NAME.	Previous 1/2-Year's Dividend.	Last 1/2-Year's Dividend.	Present Price.	Paying at Pressent Price. PER CENT.	Reserve and Balance aft. last div.	Dividends Payable.	During APRIL. Highest	During APRIL. Lowest.	1873. Highest	1873. Lowest.
100,000	10	all	Agra, Limited, A	2 1/2 p.ct.	2 1/2 p.ct.	7 1/4 à 8 1/4	6 2 6	21,513	Apr. & Oct.	8	7 1/4	8 1/4	6 1/2
80,000	25	10	Alliance, Limited	3 1/2 „	4 p.ct.	12 3/4 „ 13 1/4	5 12 6	173,808	Feb. & Aug.	13 1/4	12 1/3	14	11 3/4
150,000	120 fl	120 fl	*Anglo-Austrian	. . .	10/3 p. s.	11 1/4 „ 3/4		600,000	Jan. & July	12 1/4	11	30	10 1/4
80,000	20	all	Anglo-Egypt. Bk. Co., Lim.	5 p.ct.	13 p.ct.	32 1/2 „ 3 1/2	10 15 0	326,000	May & Nov.	33 1/4	30	37 1/2	30
100,000	200 fl	80 fl	Anglo-Hungarian	10 „	nil	2 5/8 „ 7/8		. . .	Jan. & July	2 15/16	2 5/8	11 1/2	2 1/2
30,000	40	all	Bank of Australasia	5 „	5 1/2 p.ct.	61 „ 3	6 12 6	277,760	Apr. & Oct.	62 1/2	61 1/2	57 1/2	50
10,000	25	all	Bank of Egypt	7 „	9 „	46 „ 8	8 7 6	104,869	Feb. & Aug.	46 1/2	45 5/8	56 1/2	42
50,000	20	all	Bank of New South Wales	6 1/4 „	7 1/2 „	43 „ 5	6 2 6	336,546	May & Nov.	44	43	44	40
60,000	10	all	Bank of New Zealand	6 1/4 „	6 1/4 „	17 1/2 „ 18 1/2	6 15 0	188,892	Jan. & July	18 1/4	17 3/4	18	16
20,000	25	all	Bank of South Australia	5 „	5 „	35 „ 7	6 15 0	125,000	„ „	35 1/4	34	35 1/2	31
30,000	25	all	Char. Mer. of India, London & Chin. xd	4 „	4 „	24 1/2 „ 5 1/2	7 15 0	56,661	Apr. & Oct.	26 1/4	25x	25	20 1/2
60,000	20	10	City	5 „	5 „	13 1/2 „ 14 1/2	7 0 0	172,341	Jan. & July	14 1/4	13 7/8	15 1/2	12 1/2
20,000	100	30	Colonial	7 1/2 „	7 1/2 „	55 „ 7	7 17 6	76,862	„ „	56 1/4	55	61	56
200,000	10	4	Consolidated, Limited	4 1/2 „	5 „	6 3/4 „ 7	5 7 6	105,450	„ „	7 1/8	6 7/8	6 3/4	5 7/8
30,000	20	all	Eng. Scot. & Aust. Chart.	3 1/2 „	3 1/2 „	22 „ 3	6 2 6	46,451	Feb. & Aug.	22 1/2	22	22	20
10,000	28 1/8	all	Hong Kong & Shang. Corp.	6 „	4 „	35 „ 7	7 15 0	225,000	April & Oct.	36 1/2	35 3/4	47	39 1/4
45,000	50	15	Imperial, Limited	4 „	4 „	16 1/2 „ 17 1/5	6 17 6	83,683	Jan. & July	17 1/2	16 3/4	20	17
202,500	20	10	Imperial Ottoman	9 „	5 „	13 3/8 „ 5/8	10 5 0	306,386	„ „	13 5/8	12 7/8	16 7/8	12
5,000	100	40	London & River Plate Lim.	5 „	7 „	53 „ 5	8 15 0	} 173,878	June & Dec.	54	52 3/4	57	48
40,000	25	10	Do. New	5 „	7 „	13 1/4 „ 3/4	8 15 0		„ „	13 3/4	13 1/8	14 1/4	12
50,000	20	all	London Char. of Australia	4 „	4 „	24 1/2 „ 5 1/2	6 5 0	129,104	„ „	25 3/4	24 3/4	25 3/4	22 1/4
50,000	50	20	London & County	10 „	10 „	58 „ 9	6 15 0	623,917	Feb. & Aug.	59	57	59 1/2	55
80,000	50	15	London Joint Stock	10 „	12 1/2 „	49 1/2 „ 50 1/2	6 12 6	497,816	Jan. & July	50	47 1/2	49	43 1/2
25,000	20	all	London and South African	2 1/2 „	4 „	15 „ 16	8 2 6	. . .	May & Nov.	15 1/2	15	15	12 3/4
100,000	100	20	London & Westminster	10 „	12 „	70 1/2 „ 1 1/2	6 5 0	1,022,780	Jan. & July	71	69 3/4	70 1/8	62 1/2
22,500	10	5	London and Provincial Limited	5 „	5 „	7 1/2 „ 8	6 5 0	14,778	Feb. & Aug.	8	7 1/4	3pm	par
49,950	20	8	Mercantile Bk. of River Plate, Lim.	5 „	10 „	1 1/2 „ 3/4pm.	12 5 0	55,642	Mar. & Sep.	2 1/4pm	1 5/8pm	2pm	par
15,000	100	25	Merchant. Limited	5 „	6 „	32 1/2 „ 3 1/2	8 5 0	79,564	Mar. & Sept.	32 3/4	32	31 1/2	28 1/2
40,000	50	30	National	5 „	5 „	58 „ 60	5 0 0	133,640	Feb. & Aug.	. . .		59	54 1/4
10,000	100	42	National Provincial of England	11 „	12 „	165 „ 70	5 12 6	595,368	Jan. & July	167 1/2	160	158	144
60,000	25	all	Oriental Bank Corporation xd	6 „	6 „	43 1/2 „ 4 1/2	7 0 0	508,509	May & Nov.	46	44x	45 1/4	41
17,051	100	25	Standard of British S. Africa xd	5 „	5 „	25 „ 6	9 12 6	63,553	May & Nov.	27 3/4	25 1/2x	27 1/8	23
40,000	25	all	Union of Australia	6 1/2 „	7 „	48 1/2 „ 9 1/2	6 17 6	403,008	Jan. & July	49 1/4	48 1/2	47 1/4	42
90,000	50	15 1/2	Union of London	10† „	10 „	44 „ 5	6 15 0	470,851	„ „	44 1/4	43 1/4	45 1/4	39 5/8

*Austrian paper currency.

†10/ per share in addition Capitalised making Lir. 15 10/ paid.

TELEGRAPH COMPANIES.

Authorised Issue.	Shares all Paid.	NAME.	Previous 1/2-Year's Dividend. Per Cent.	Last 1/2-Year's Dividend. Per Cent.	Present Price.	Paing at Present Price.	Dividends Payable.	During APRIL. Highest	During APRIL. Lowest.	1873. Highest	1873. Lowest.
7,000,000*l*	Stock	Anglo-American. Lim.	6 for	year	71¼ à ¾	8 5 0	Quarterly	76½	69⅝	93	79
339,700	10	Eastern, Limited	6 for	year	6¾ „ 7	8 10 0	„	7 11/16	6⅞	11	7⅝
199,750	10	Eastern Extension, Aust. & Chin. Lim.	6½ for	year	„ 7⅜ „ ⅝	8 10 0	„	8	7½	11	7¼
150,000	10	Globe Telegraph and Trust . . .	5 for	year	6¼ „ ½	7 12 6	„	7 3/16	6¼	9	7½
150,000	10	Do. 6 per cent. preference	6 for	year	9⅛ „ ⅜	6 7 6	„	9 5/16	9	10	8
125,000	10	Great Northern	4 7/16	2½	9¾ „ 10¼	6 17 6	Jan. & July	10	9¾	11¼	8⅞
9,000	8	Reuter's Limited	7½	2½	11 „ ½	7 0 0	May & Nov.	11½	11⅛	11½	9½
280,000*l*	100	Submarine	8½	8¼	220 „ 5	7 10 0	Mar. & Sep.	235	215	250	215
73,255	1	Do. Scrip.	8	7½	2 „ ¼	7 0 0	„ „	2⅛	2	. . .	
65,000	10	West India and Panama, Lim. . .	. . .	. . .	4¾ „ 5	. . .	. . .	5	4½	9¼	4⅛
25,000	10	Do. 10 per cent. preference .	. . .	. . .	9⅝ „ ⅞	. . .	. . .	10	9½	1½ pm	8½

GAS LIGHT & COKE.

Authorised Issue.	Share.	Paid.	NAME.	Previous 1/2-Year's Dividend. Per Cent.	Last 1/2-Year's Dividend. Per Cent.	Present Price.	Paying at Present Price. PER CENT.	Dividends Payable.	During APRIL. Highest	During APRIL. Lowest.	1873. Highest	1873. Lowest.
40,000	5	all	Bombay Limited	3½	3½	6 à ½	5 0 0	Jan. & July	6 5/16	6	6¼	5¼
20,000	20	all	Continental Union Limited .	3½	3	19 „ 20	6 10 0	May & Nov.	20½	19¼	23	19½
437,250*l*	Stock	100	Commercial	5	5	164 „ 7	6 0 0	April & Oct.	155½	161	159	152
120,000	10	all	Gas Light and Coke . . .	5	5	16 „ ½	6 0 0	„ „	16⅝	16	15½	14
1,560,000*l*	Stock	100	Imperial	5	5	168 „ 71	5 17 6	Mar. & Sep.	170½	168	165	155
56,000	50	43¾	Imperial Continental . . .	Lir. 2 p. sh.	35/p.s.	59 „ 61	6 2 6	June & Dec.	60¾	54	64	54
250,000*l*	Stock	100	London	5	5	167 „ 9	6 0 0	April & Oct.	168	163	157	150
25,000	20	all	Monte Video, Limited . xd	4	4	23½ „ 4½	6 12 6	May & Nov.	25¼	24x	25	21½
30,000	5	all	Oriental Limited	4	5	6¼ „ 7¼	6 15 0	June & Dec.	7	6¾	7¼	6½

DOCKS.

Authorised Issue.	Share.	Paid.	NAME.	Previous ½-Year's Dividend. Per Cent.	Last ½-Year's Dividend. Per Cent.	Present Price.	Paying at Present Price. PER CENT.	Dividends Payable.	During APRIL. Highest	During APRIL. Lowest.	1873. Highest	1873. Lowest.
2,065,6 8l	Stock	100	East and West India	2½	3	109 à 11	5 0 0	Jan. & July	110	108¼	109½	101
5,756,697l	Stock	100	London and St. Katherine	2	2	70 " 2	5 10 0	Feb. & Aug.	70	68½	76	60
510,000l	Stock	100	Millwall	2½ for	year	56 " 8	4 7 6	Mar. & Sep.	57½	55	51	31
360,865l	Stock	100	Southampton	2½	2½	84 " 7	5 15 0	Feb. & Aug.	85	84¼	88	80
887,071l	Stock	100	Surrey Commercial	2½	2½	104 " 6	4 15 0	Mar. & Sep.	105¾	104	100¼	94

WATERWORKS.

Authorised Issue.	Share.	Paid.	NAME.	Previous ½-Year's Dividend. Per Cent.	Last ½-Year's Dividend. Per Cent.	Present Price.	Paying at Present Price. PER CENT.	Dividends Payable.	During APRIL. Highest	During APRIL. Lowest.	1873. Highest	1873. Lowest.
	Stock	100	Chelsea	3	3	121 à 3	4 17 6	Jan. & July	. . .		120	114
1,800,000l	Stock	100	East London	3	3	122 " 4	4 17 6	" "	. . .		124	119
8,000	50	all	Grand Junction	4	3½	73 " 5	5 0 0	" "	. . .		81	74
3,036	Stock	100	Southwark and Vauxhall	2¾	2¾	103 " 5	5 5 0	" "	. . .		109	103
12,172	61	all	West Mrddlesex	Lir. 3 p. sh.	Lir. 3 p. sh.	123 " 5	4 15 0	" "	. . .		122½	117

ENGLISH FUNDS, etc.

NAME.	Present Price.	Paying at Present Price. PER CENT.	Dividends Payable.	During APRIL. Highest	During APRIL. Lowest.	1873. Highest	1873. Lowest.
Bank of England Stock, (10¼ per cent. last two half years)	253 à 5	4 0 0	April & Oct.	255	249½	254	242
Consols, 3 per cent.	92¼ " ⅞	3 5 0	Jan. & July	93⅛	91¼	94	91¾
Reduced, 3 do.	91 " ⅛	3 5 0	April & Oct.	91⅛	90	93	90
New, 3 do.	91 " ⅛	3 5 0	" "	91⅜	90	93	90
Do. 5 do. 1860	108½ " 9	3 10 0	Jan. & July	109	106⅞	112½	106¼
Do. 4 do. 1888	101½ " 2	3 15 0	April & Oct.	102	100½	107	101
Metropolitan Board of Works 3½ per cent.	96 " ½	3 12 0	January, April, July and Oct.	96½	95¼	98½	95½

Druckfehler.

Auf Seite 112 Zeile 5 v. u. im Texte ist statt „Einheit" „Freiheit" zu lesen.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Cohn, Gustav,

Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik

Bd.: 2

Leipzig 1875

A.hydr. 461-2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11312334-6